l'université nantes angers le mans
PÔLE DE RECHERCHE ET D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

UNIVERSITÉ DE NANTES

Thèse de Doctorat

Daenis OTSA'A NGUEMA

Mémoire présenté en vue de l'obtention
du grade de Docteur de l'Université de Nantes
Sous le label de l'Université Nantes Angers Le Mans

Discipline : Géographie
Spécialité : Géopolitique et géostratégie des mers et des océans
Laboratoire : LETG-Nantes Géolittomer UMR 6554-CNRS

Soutenue le 30 janvier 2015

École doctorale : DEGEST
Thèse N°

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Diagnostic et évaluation des politiques pour un apport conceptuel et pratique de la sécurisation maritime régionale

JURY

Rapporteurs :	**M. Benjamin STECK**, Professeur des Universités, Université du Havre **M. André LOUCHET**, Professeur des Universités, Université de Paris IV – Sorbonne et Professeur à l'Ecole Navale
Examinateurs :	**M. Paul FATTAL**, Professeur des Universités, Université de Nantes **M. Marc-Louis ROPIVIA**, Professeurs des Universités, Université Omar Bongo de Libreville
Directeur de Thèse :	**M. Jacques GUILLAUME**, Professeur émérite de l'Université de Nantes

Ce travail est dédié à …

… mon père, ***Pierre ENGONE MBA****, et à ma mère,* ***Léonie MINDJA OLINGA****.*

Deux êtres auxquels le destin n'a rien donné, si ce n'est la force de l'éducation à m'inculquer.

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS

Cette thèse est l'aboutissement d'un long cheminement dont le destin ne laissait présager aucun lien de mariage avec la mer.

En effet, le souvenir le plus lointain de mon premier contact avec la mer remonte à l'âge de 11 ans. La scène est encore gravée dans ma mémoire. J'assiste mon père pendant une pêche au filet sur les plages de la Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers (SGEPP) à la Pointe d'Owendo. Et là, mon regard s'arrête sur un panneau de clôture appartenant à ladite société où il était écrit « Accès interdit au public » et un gardien des lieux de nous signaler vigoureusement que nous n'avons même pas le droit de traverser la plage de cette parcelle pour y pêcher au risque de se faire arrêter. Ainsi naît la première interrogation d'un enfant de 11 ans sur les questions maritimes, révolté et admiratif devant le courage de son père décidé à braver l'interdiction pour nourrir sa famille. Dans un mélange de frustration, je m'interrogeais alors à haute voix sur la nécessité pour une telle société d'interdire l'accès à la mer à des gens qui ne désiraient rien d'autre que pêcher pendant quelques heures. En réfléchissant à cette scène pendant mes années en Licence en Géographie (Licence 3), il semble bien que c'était là, le signe d'un espace qui *a priori* parait immense, vide et libre pour tous, mais qui en réalité ne l'est plus depuis qu'il a été investi par les idées et les pratiques de convoitise des différents acteurs. La mer n'est plus libre pour elle-même depuis fort longtemps. Une réalité que mon raisonnement sera progressivement amené à forger grâce à la rencontre d'un amoureux et passionné des mers et des océans, Albert Didier OGOULAT.

Homme de sciences et fervent admirateur des espaces maritimes dont il ne cessait de magnifier l'étude à travers les champs disciplinaires de la géographie politique, géopolitique et géostratégie, Albert Didier OGOULAT a su déceler en moi dès la deuxième année de géographie mon intérêt grandissant pour les questions se rapportant à la discipline dont il avait la charge. Sentant mon hésitation infondée et le balbutiement de mon choix d'orientation en spécialité pour une Licence en Géographie économique, il n'hésitera pas à m'interpeller et à me convaincre de mon profil et de mes capacités à poursuivre mon intéressement pour les questions liées aux mers et aux océans en géopolitique et géostratégie. Ainsi, la vocation pour les mers et les océans qu'il avait fait naître en moi dès le DEUG II (Licence 2) de Géographie à l'université Omar Bongo de Libreville allait finalement s'enraciner pendant deux années de collaboration jusqu'en Maîtrise (Master I). Et, c'est malheureusement à l'aube des deux mois et demi qui précédaient cette soutenance qu'il quittera le monde des vivants. Un destin tragique qui allait faire de moi en quelque sorte un jeune « ronin » de la pensée maritime africaine. Mais c'était sans compter sur le soutien du corps enseignant du Département de Géographie et surtout de la formidable équipe pédagogique qu'Albert Didier OGOULAT formait avec son ami et collègue Serge LOUNGOU qui, sans hésitation et avec abnégation, continua à m'orienter vers la mer pour la soutenance et pour la suite de mes recherches. Le sort de mon destin pour la mer en avait été ainsi scellé sans pouvoir soupçonner les incroyables rencontres qui m'attendaient au fur et à mesure que j'avançais encore vers le large.

En novembre 2007, ma rencontre avec le professeur Jacques GUILLAUME, responsable du Master II Terres et Mers Atlantiques marque un tournant décisif dans ma vie de jeune étudiant. Les traditions de coopération l'ayant précédé entre l'école de géographie de Libreville et celle de Nantes, le professeur Jacques GUILLAUME m'a aidé à surmonter le dépaysement pour vite laisser place à une collaboration et à une ouverture d'esprit qui caractérisent bien le monde maritime. L'homme que je découvre a foi en moi bien avant l'heure et il n'hésitera pas à me le faire comprendre pendant la première année de collaboration en Master II. Il va renforcer ma vocation pour la mer et les réseaux du transport maritime. Dès les premiers moments de cette collaboration, il trouve la proposition de mon sujet de Master II trop militarisée et n'hésite pas à me faire comprendre les risques d'inaccessibilité à l'information et d'inachèvement du travail en cas de poursuite d'une thèse. Il m'aide à recadrer mon sujet sur des préoccupations maritimes sécuritaires bien plus humanisantes qui n'excluent en rien le caractère militaire avec les marines nationales, mais sans en faire la préoccupation centrale. Le succès de cette première année de collaboration me conduit à soutenir un mémoire de Master II intitulé *« Les pays du Golfe de Guinée et la problématique de la sécurité et la sûreté des espaces maritimes »* et m'amène à m'imprégner progressivement de la culture de la géographie maritime française et de l'école nantaise. Et, c'est en toute logique que je vais justifier à ses yeux l'intérêt de poursuivre cette entente par une thèse.

Au fil des années, je continue de découvrir un professeur aux grandes valeurs humaines et intellectuelles et qui laisse entrevoir une passion dévorante mais discrète pour les sciences de la mer. Bien qu'émérite depuis deux ans, il sait maintenir son soutien à me voir arriver au terme de ce travail et à encourager mes recherches postdoctorales dans le monde maritime.

Cette chronologie historique de jeune chercheur n'est pas sans intérêt. Loin d'être d'une logique prétentieuse, elle aide à mieux comprendre le destin qui m'a porté du rivage à la mer par la préoccupation sécuritaire à travers un savant mélange de circonstances parfois non maîtrisées entre des rencontres capitales et mon envie incessant de faire une thèse en harmonie avec mon souci du caractère universaliste et humaniste des connaissances scientifiques.

Le début de ma réflexion sur l'intérêt pour les enjeux de la mer et sa sécurisation commence donc dès la Licence (Licence 3) avec un rapport de mémoire en 2006 portant sur *« Espace maritime et défense au Gabon »*. C'est en Maîtrise (Master I) de l'année suivante que la structuration de mon raisonnement est engagée avec un mémoire intitulé *« Espace maritime et sécurité : le cas du Gabon »*. Ce mémoire porte un regard critique sur les capacités de la marine nationale à sécuriser l'espace maritime gabonais. Sa conclusion porte sur une perspective qui est d'étudier le problème dans un espace plus grand et avec un plus grand nombre d'acteurs qui n'ont pas forcément une vocation militaire comme la marine nationale. En d'autres termes, étudier la question sécuritaire maritime sous un angle moins réducteur et sur une logique de coopération régionale. Ce qui a été amorcé en Master II à l'université de Nantes en considérant les huit États de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et en essayant d'aborder le caractère sécuritaire avec les concepts de « sécurité » et de « sûreté » pour ainsi aboutir à une conclusion d'avant thèse qui soutenait fortement l'idée de l'intérêt de la coopération dans le Golfe de Guinée comme étant une meilleure solution pour traiter du problème de l'insécurité maritime. Ce fut effectivement le cas mais avec comme perspective d'avenir pour la poursuite d'une thèse, une fois de plus, l'extension de l'espace

d'étude, en poussant la réflexion plus loin sur le caractère conceptuel et pratique de la sécurisation maritime à travers une approche méthodologique et une réforme de l'approche du régionalisme maritime. Un objectif que s'efforce d'atteindre ce travail.

Il est important de comprendre la logique de cette chronologie non pas comme l'étalage d'une réelle prétention à pouvoir cerner avec entière satisfaction la problématique de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée, mais plutôt comme le bouillonnement d'une modeste dynamique intellectuelle qui s'enracine depuis quelques années et qui est consciente de ne pas encore avoir trouvé son *« Eurêka »*. Elle cherche inlassablement à faire avancer la connaissance au large tout en gardant les pieds à terre.

C'est donc une quête dont le couronnement n'a pu être atteint sans le soutien indéfectible de certaines personnes que je vais mentionner dans les remerciements, mais également d'autres dont l'absence dans ces lignes est loin de ternir ma considération et ma grande reconnaissance envers elles.

Il en est ainsi de mon père, Pierre ENGONE MBA, et de ma mère, Léonie MINDJA OLINGA. Me donner la vie et m'inculquer les valeurs éducatives, en la respectant et en la préservant sous toutes ses formes résume l'essentiel inestimable de leur apport. Il en est de même pour ma fratrie et particulièrement mes deux sœurs, Laurène et Ambroisine dont le voyage éternel fut à chaque fois très douloureux. J'espère avoir mérité leurs intercessions auprès de nos ancêtres.

Je tiens particulièrement à remercier Jacques GUILLAUME pour ces sept années de collaboration sincère et profonde. Pour avoir accepté de diriger cette thèse, me soumettre avec exigence à l'école de la vie et faire grandir ma flamme pour le monde marin, ma reconnaissance envers lui reste grande et motivante.

Je n'oublie pas les membres du jury de cette thèse qui, malgré leurs moultes occupations, ont accepté de participer à cette soutenance. Á Benjamin STECK, André LOUCHET, Paul FATTAL et Marc-Louis ROPIVIA, j'adresse mes sincères remerciements.

Mes profonds remerciements vont également à l'endroit du défunt Albert Didier OGOULAT et à l'équipe pédagogique formidable qu'il formait avec Serge LOUNGOU. Ils sont incontestablement tous les deux des détecteurs et formateurs de jeunes talents scientifiques. La fierté et le bonheur d'avoir croisé leur chemin et d'avoir reçu en héritage le goût de l'effort dans le travail est un patrimoine inestimable pour la vie d'un jeune aspirant à la recherche. Je n'oublie pas les enseignants du Département de Géographie de l'Université Omar Bongo de Libreville pour les bases solides données à ma formation. Je remercie aussi ceux de l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes (IGARUN) pour avoir contribué de manière significative à ma formation et plus particulièrement à l'ancien directeur de cette institution, Paul FATTAL, ainsi que son ancienne responsable administrative, Marie-Christine CHEVREL pour avoir eu confiance en moi en me permettant de faire du tutorat d'insertion pendant presque trois ans. C'est dans cette même logique que j'adresse des remerciements à Thierry GUINEBERTEAU qui m'a permis de postuler à cette offre.

J'exprime ma reconnaissance aux enseignants du laboratoire Géolittomer et pour les conditions de travail offertes en matière de logistique. Par devoir de mémoire et de sincérité

profonde, je ne peux oublier les efforts inqualifiables de Gile GORSSE pour la gestion administrative du laboratoire et la disponibilité dont elle a fait preuve lors de mes nombreuses sollicitations portant sur les aspects logistiques de mon travail. Il en est de même pour Yveline GUILLOU dont la disponibilité et la bonne humeur étaient toujours au rendez-vous de mes nombreuses requêtes à la géothèque André VIGARIÉ. Je n'oublie pas Laurent POURINET et Étienne CHAUVEAU pour ces rares poignées de main imbibées de respect et de considération dans les couloirs des bâtiments ayant abrité mon espace de travail. Un lieu de privilège pour la réflexion scientifique dont l'accès n'a été possible que grâce aux efforts de Loïc MENANTEAU et à l'abnégation de mon directeur de thèse. Je reste profondément reconnaissant pour cette marque d'intérêt envers les besoins d'équité des droits d'accès à de meilleures conditions de travail pour tous les doctorants.

Mes pensées vont également aux nombreux amis thésards et thésardes du laboratoire Géolittomer et d'ailleurs, surtout à ceux de la promotion de Master II Terres et Mers Atlantiques 2007-2008, Aline, François et Pacôme. À ceux qui partagent cette petite communauté scientifique, Épiphane, Jennifer, Chancia, Anthony, Yannick, Céline, Axel et Étienne, et à la nouvelle génération des doctorants et doctorantes du laboratoire.

Dans mes sincères remerciements, je n'oublie pas Laurent GALY pour m'avoir autorisé à suivre la formation d'Agent de Sûreté du Navire (ASN) à l'École Nationale Supérieure Maritime de Nantes (ENSM). À Michèle BATTESTI et Amandine GNANGUENON de l'Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire (IRSEM) pour m'avoir donné l'occasion d'intervenir lors du séminaire organisé sur la piraterie. À Martin NDENDE et Jean-Pierre BEURIER du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) pour leurs contributions à mes interrogations concernant les aspects du droit maritime et du droit de la mer.

Une pensée profonde pour toutes les personnes que j'ai rencontrées lors de mes missions de terrain et qui ont été d'un apport considérable. À Gérard AUBAME, Marc SOSSA SIMAWANGO, Emmanuel OLANGA, Augustin NDANG EDOU, François Edgard FAURE, Noël OVONO EDZANG, Emmanuel WEPANDJE, Omer LENTA, Joseph Pascal MBAHA. À certains responsables du Port Autonome d'Abidjan (PAA) et de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP), Maxime Soua GOULIDEI, Mamadou MARIKO, Victor YOUZAN BI, Jospeh TCHRIFFO, Soro SINALY et Charles BAYA. Je n'oublie pas la communauté ivoirienne qui m'a réservé une véritable « Akwaba » durant mon séjour de stage. Ma reconnaissance envers le peuple reste grande et motivante. C'est dans cet élan que je remercie également les enseignants de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouet-Boigny de Cocody-Abidjan avec une pensée spéciale adressée à N'Guessan Hassy Joseph KABLAN et Della André ALLA.

Je ne peux oublier mes amis(es), compagnons de la première heure des années insouciantes de ma jeunesse, Régis, Amsir, Joseph, Zachée, Danel, Phedon et Marielle. Mais aussi ceux qui étaient là pendant les moments de doute, Éric, Paul, Graig, Verdaly et Christelle qui m'ont soutenu dans les derniers moments difficiles de cette thèse.

Je termine par mes enfants et mes nombreux neveux et nièces. L'ordre de placement qu'ils occupent à la fin de cette liste n'est qu'une véritable illusion qui ne peut égaler la valeur de ce qu'ils représentent pour moi et me procurent comme force de motivation et de détermination durant les moments de doute. Qu'ils trouvent tous ici la reconnaissance

éternelle d'un père et d'un oncle sur lequel ils pourront toujours compter pour transmettre l'héritage d'une éducation pour transformer. C'est pour vous mes enfants que je reste debout, Roméo-Asther, Noah et Maëlys, et pour vos cousins et cousines.

Sans oublier les « oubliés », que tous trouvent ici le témoignage de ma reconnaissance.

Je clôture cette litanie des remerciements par le premier des Serviteurs et le tout puissant l'Éternel mon Dieu, qui protège et guide mes pas. Que son Saint Nom règne à jamais.

SOMMAIRE

Dédicace……..i

Avant-propos et remerciements……..ii

Sommaire…….vii

Liste des acronymes et des abréviations……..viii

Introduction générale…….17

Partie I : Le diagnostic de la vulnérabilité maritime du golfe de Guinée……..39

Chapitre I : Les atteintes à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée…….41

Chapitre II : Les atteintes à la sûreté maritime dans le golfe de Guinée……..83

Partie II : Évaluation du droit de réponse des États par la territorialisation, le contrôle institutionnel et la protection de l'environnement marin……135

Chapitre III : La territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes régionaux……...137

Chapitre IV : Le contrôle des institutions pour la sécurisation maritime……...171

Chapitre V : Les réponses en matière de protection de l'environnement……...207

Partie III : Essai d'analyse de l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime….235

Chapitre VI : La vulnérabilité des espaces maritimes…….237

Chapitre VII : La vulnérabilité des espaces portuaires……...271

Partie IV : Les réformes multiscalaires de la sécurisation maritime régionale……..317

Chapitre VIII : La nécessité d'une stratégie nationale de sécurisation maritime : l'identité maritime en question……319

Chapitre IX : Du régionalisme de situation au régionalisme de conviction……...397

Conclusion générale……..437

Bibliographie générale……..443

Annexes……..469

Liste des cartes et figures……..487

Liste des photographies et planches……490

Liste des tableaux et graphiques……492

Liste des encadrés……494

Table des matières……495

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABRÉVIATIONS

A ⟶ F

3A	: Association des Armements Africains
ACNMA	: Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime
AECP	: Agence Européenne de Contrôle des Pêches
AED	: Agence Européenne de Défense
AEF	: Afrique Équatoriale Française
AESM	: Agence Européenne pour la Sécurité Maritime
AFL	: Acte final de Lagos
AGPAOC	: Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
AIFM	: Autorité Internationale des Fonds Marins
AISM	: Association Internationale de Signalisation Maritime
ALA	: Aviation Légère des Armées
ALPC	: Arme Légère de Petit Calibre
AMP	: Aire Marine Protégée
ANIVES	: Analyse du Niveau de Vulnérabilité des Espaces
ANPN	: Agence Nationale des Parcs Nationaux
AOF	: Afrique Occidental Française
APG	: Armement de Pêche Gabonaise
APS	: *Africa Partnership Station*
APSA	: Architecture africaine de paix et de sécurité
ARSTM	: Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan
ASEAN	: Association des Nations de l'Asie du Sud-Est
ASN/SSO	: Agent de Sûreté du Navire/*Ship Security Officer*
AWAFC	: *America – West Africa Conference*

BEE	: Bon État Écologique
BIR	: Bataillon d'Intervention Rapide
BIT	: Bureau International du Travail
BMI	: Bureau Maritime International
CB	: Courant de Benguela
CCEN	: Contre Courant Équatorial Nord
CCES	: Contre Courant Équatorial Sud
CDB	: Convention sur la Diversité Biologique
CDH	: Commission aux droits de l'Homme
CDMO	: Centre de Droit Maritime et Océanique
CDS	: Commission de Défense et de Sécurité
CEA	: Communauté économique africaine
CEAO	: Communauté Économique de l'Afrique de l'Ouest
CEDEAO	: Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	: Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale
CEMAC	: Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CEPGL	: Communauté Économique des Pays des Grands Lacs
CEPP	: Contrat d'Exploitation et de Partage de Production
CESM	: Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine
CER	: Communauté Économique Régionale
CEWAL	: *Central and West Africa Line*
CFA (franc)	: franc de Coopération Financière en Afrique
CG	: Courant de Guinée
CGG	: Commission du Golfe de Guinée
CIA	: *Central Intelligence Agency*
CICTA	: Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CITES (convention)	: *Convention on international trade of endangered species*
CJUE	: Cour de Justice de l'Union européenne

CLC (convention)	: *Civil Liability Convention*
CLIA	: Association internationale des compagnies de croisière
CLPC	: Commission des Limites du Plateau Continental
CMB	: Convention de Montego Bay
CMC	: Centre Multinational de Coordination
CMEAOC/TM	: Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes
Cncc	: Conseil national des chargeurs du Cameroun
CNI	: Compagnie de la Navigation Intérieure et Internationale
CNUCED	: Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
COA	: Côte Ouest Africaine
COPACE	: Comité des pêches pour l'Afrique Centre Est
COPAX	: Conseil de Paix et de Sécurité de l'Afrique Centrale
COREP	: Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée
COWAC	: *Continent – West Africa Conference*
CRESMAC	: Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale
CRPM	: Conférence des Régions Périphériques Maritime d'Europe
CSI	: *Container Security Initiative*
CSEN	: Sous Courant Équatorial Nord
CSRP	: Commission Sous-Régionale des Pêches
CSSDCA	: Conférence panafricaine sur la sécurité, la stabilité, le développement et la coopération en Afrique
DCSMM	: Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin
DEEE	: Déchets d'équipements électroniques et électriques
DEUG	: Diplôme d'Études Universitaires Générales
DGAMP	: Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires
DGAMVN	: Direction Générale des Affaires Maritimes et des Voies Navigables du Cameroun
DGH	: Direction Générale des Hydrocarbures
DGPA	: Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture

DIT	: *Douala International Terminal*
DNV	: *Det Norske Veritas*
DOMS	: Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité du port d'Abidjan
DST	: Dispositif de Séparation du Trafic
EAC	: *The East African Community*
ECC	: Conseil européen de la croisière
ECOMOG	: *Economic Community of West African States Cease-fire Monitoring Group*
ENSM	: École Nationale Supérieure Maritime
FAC	: Force africaine en attente de la CEDEAO
FAO	: *Food and Agriculture Organization*
FEWAC	: *Far East – West Africa Conference*
FIDH	: Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme
FIPOL (convention)	: Fonds d'Indemnisation pour les Pollutions par Hydrocarbures
FOMAC	: Force africaine en attente de la CEEAC
FOMUC	: Force multinationale en Centrafrique
FSO	: *Floating, Storag and Offloading*

G ⟶ L

GEM	: Grand Écosystème Marin
GIML	: Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral
GIZC	: Gestion Intégrée de la Zone Côtière
GPA	: *Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities*
GPM	: *Gabon Port Management*
GPS	: Group de Sécurité Portuaire
GPPM	: Grande Pêcherie du Port-Môle
GRIP	: Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité

IAMSAR : *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*

IGARUN : Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes

IGT : Institut de Géographie Tropicale

IMDG (code) : Code Maritime International des Marchandises Dangereuses

INMARSAT : Organisation internationale des télécommunications maritimes par satellites

IP : Installation Portuaire

IPEC : Programme international pour l'abolition du travail des enfants

IPIECA : *International Petroleum Industry Environmental Conservation Association*

IRSEM : Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire

ISM (Code) : Code international de gestion de la sécurité

ISPS (Code) : *International Ship and Port Facility Security*

ITOPF : *International Tanker Owners Pollution Federation Limited*

JOA : *Joint Operation Agreement*

JV : *Joint Venture agreement*

LCHF : Laboratoire Central Hydraulique de France

LB : Livre Bleu

M ⟶ R

MAEDI : Ministère des Affaires étrangères et du Développement international

MAN : Académie Maritime du Nigéria

MEWAC : *Mediterranean Europe – West Africa Conference*

MHz : Megahertz

MICOPAX : Mission de consolidation de la paix en République centrafricaine

MISAB : Mission Interafricaine de Surveillance des Accords de Bangui

MNLA : Mouvement National pour la Libération de l'Azawad

MOLOA : Mission d'Observation du Littoral Ouest Africain

MRCC	: *Maritime Rescue Coordination Centres*
MRSC	: *Maritime Rescue Sub-Centres*
OCDE	: Organisation de coopération et de développement économique
OGD	: Observatoire Géopolitique des Drogues
OIT	: Organisation Internationale du Travail
OMAOC	: Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC	: Organisation mondiale du commerce
OMCI	: Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale
OMD	: Organisation Mondiale des Douanes
OMI	: Organisation Maritime Internationale
ONU	: Organisation des Nations Unies
ONUDC	: Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime
ONUDI	: Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel
OPRAG	: Office des Ports et Rades du Gabon
OR	: Organisation régionale
OTAN	: Organisation du Traité Atlantique Nord
OUA	: Organisation de l'Unité Africaine
PAA	: Port Autonome d'Abidjan
PACO	: Programme pour l'Afrique Centrale et Occidentale
PAL	: Plan d'action de Lagos
PAM	: Plan d'Action pour la Méditerranée
PAMM	: Plan d'Action pour le Milieu Marin
PAPS	: Programme d'appui Paix et Sécurité
PC	: Poste de Contrôle
PIB	: Produit Intérieur Brut
P & I clubs	: *Protection and Indemnity Insurance*
PMI	: Politique Maritime Intégrée
PNLDAH	: Plan National de Lutte contre les Déversements Accidentels d'Hydrocarbures au Cameroun

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

PRC : *Piracy Reporting Center*

PRLEC : Programme Régional de Luttre contre l'Érosion côtière

PSDC : Politique de Sécurité et de Défense Commune

PSGE : Plan Stratégique Gabon Émergent

PSM : Planification Spatiale Maritime

RABIT (mécanisme) : *Rapid Border Intervention Team*

RAMPAO : Réseau Régional d'Aires Marines Protégées en Afrique de l'Ouest

RAPAC : Réseau des Aires Protégées d'Afrique Centrale

RCA : République centrafricaine

RDC : République Démocratique du Congo

ReCAAP : *Regional cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia*

ReCAMP : Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix

RMA : Académie Maritime Régionale d'Accra

S ⟶ Z

SADC : *Southern African Development Community*

SAR (opération) : *Search and Rescue (operation)*

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDLAO : Schéma Directeur du Littoral de l'Afrique de l'Ouest

SDN : Société des Nations

SES : Stratégie Européenne de Sécurité

SESM : Stratégie Européenne de Sécurité Maritime

SETRAG : Société d'exploitation du Transgabonais

SETV : Société d'Exploitation du Terminal de Vridi

SGEPP : Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers

SIA : Système d'Identification Automatique

SIAP : Système d'Information et d'Analyse des Pêches

SIPRI : *Stockholm International Peace Research Institute*

SMDD : Sommet Mondial sur le Développement Durable

SMDSM : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer

SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer

SOCIPEG : Société Industrielle de Pêche Gabonaise

SOLAS (convention) : *Safety Of Life At Sea*

SONAGA : Société de Navigation Gabonaise

SRR : *Search and Rescue Region*

STCG : Société des Terminaux à conteneurs du Gabon

STCW (convention) : *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*

STM : Système de Trafic Maritime

TAC : Taux admissible de capture

tep : tonne d'équivalent pétrole

tpl : tonnes de port en lourd

UA : Union africaine

UBO : Université de Bretagne Occidentale

UCCA : Union des Conseils des Chargeurs Africains

UDE : Union Douanière Équatoriale

UDEAC : Union Douanière et Économique de l'Afrique Centrale

UE : Union Européenne

UEAC : Union économique de l'Afrique centrale

UEMOA : Union Économique et Monétaire Ouest Africaine

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

UKWAL : *United Kingdom – West Africa Conference*

UMAC : Union monétaire de l'Afrique centrale

UMS : *Universal Measurement System*/Système Universel de Mesure

UNEP : *United Nations Environment Programme*

UNESCO : *United Nations Education, Scientific and Cultural Organization*

UNOCA : Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique Centrale

UNOWA : Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest

VHF : *Very High Frequency*

WACAF : *West And Central African*

WCS : *Wildlife Conservation Society*

WWF : *World Wildlife Fund for Nature*

ZEE : Zone Économique Exclusive

ZGML : Zonage et Gestion cohérente des cohabitations Maritimes et Littorales

INTRODUCTION GÉNÉRALE

I - Contexte, objet et champ de l'étude

A – La « mer du golfe de Guinée » dans la lecture océanique régionale et mondiale

La surface du globe est recouverte à 71% par d'énormes masses d'eau salées. Près de 90% des échanges se font par la voie maritime et le territoire de ces échanges continuera probablement de s'agrandir au regard de possibles nouvelles routes maritimes. On constate également qu'environ quatre cinquièmes des grandes métropoles mondiales sont localisées au bord de la mer ou à proximité. De par l'influence de ces quelques réalités adossées à l'immense espace bleu des eaux salées, l'anglais Sir Arthur Charles CLARKE n'est pas le seul à s'interroger sur cette dénomination de « planète terre » jugée parfois inappropriée, « *How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean* »[1]. Une désignation que se propose de corriger l'ouvrage dirigé par Jean GUELLEC et Pascal LOROT (2006) en l'intitulant *« Planète Océane. L'essentiel de la Mer »*.

Jadis limitée au rôle de simple voie de communication servant à la recherche des nouvelles terres inconnues et d'espace de prélèvement des ressources, l'image des mers et des océans a progressivement muté vers une considération aujourd'hui bien plus polémique et moins féérique. Les espaces maritimes sont devenus les lieux d'expression des tensions les plus vives à travers une lecture accrue des enjeux qui ne cessent de faire évoluer la délimitation des frontières bien au-delà de celles des mers territoriales. Des considérations culturelles aux besoins économiques, politiques et stratégiques, les espaces maritimes occupent une place importante dans les nouveaux rapports de force du monde moderne et ce n'est sans doute pas Pierre PAPON (1996) qui ira à l'encontre de cette affirmation lorsqu'il qualifie ces milieux de *« sixième continent »*. L'histoire des enjeux maritimes a évolué en aiguisant les convoitises et les représentations qui échappent parfois totalement aux acteurs conventionnels de la géopolitique que sont les États. La nouvelle lecture du monde maritime laisse entrevoir une multitude d'acteurs intéressés pour investir légalement ou illégalement le milieu en créant une atmosphère propice à leur développement. Cette cohabitation n'est pas sans risque de conflits qui, au-delà des efforts sur la réglementation et de l'aménagement de l'espace, fait régner un climat d'insécurité qui n'est pas près de s'estomper.

En effet, un certain nombre d'acteurs aux pratiques et procédés illégaux sont venus assombrir le tableau du paysage maritime en donnant force et vigueur à l'intérêt de la problématique sur la sécurité et la sûreté maritimes. Sous une forme moins complexe avec un spectre de menaces et risques moins large, l'intérêt de sécuriser le transport maritime remonte à l'Antiquité. À ce sujet, l'histoire maritime nous enseigne que l'aventure parfois incertaine de l'entreprise maritime poussait les armateurs à s'unir pour faire face aux « fortunes » de mer comme le démontre la création de la première *Lloyd list*. *«Les capitaines, chargeurs et armateurs se retrouvaient dans la taverne de Lloyd's, à Londres, pour échanger des nouvelles à propos des navires et des équipages des uns et des autres. Cette pratique donna naissance, en 1760, à Lloyd's List qui était un inventaire, depuis régulièrement mis à jour, des accidents des navires. Il va s'institutionnaliser quelques dizaines d'années plus tard sous le nom de « Lloyd's Register » (1834), l'une des premières sociétés de classification existantes »* (LASSAGNE, 2004 cité par Le GENTIL, 2009). D'autres préoccupations liées à la protection de l'environnement marin et à la criminalité maritime ont complété le panel du risque de vulnérabilité au fil des siècles.

[1] Traduction en français : *« Quelle idée d'appeler cette planète Terre alors qu'elle est clairement Océan »*.

Si les pays côtiers et insulaires sont les plus concernés, ils ne sont pas les seuls à être affectés. Au fil du temps, le problème de l'insécurité maritime a progressé à un rythme effrayant à tel point qu'il occupe une place de choix dans les nouveaux débats de la géopolitique et de la géostratégie moderne, surtout pour des États dont le développement ne peut se faire sans une *« maritimisation de l'économie contemporaine »* (VIGARIÉ, 1995) ; *« aucun pays ne peut se dispenser sans inconvénient grave d'avoir recours à la mer, aucune économie moderne ne peut être durablement conçue sans appui océanique. Cette obligation s'est fortement accusée depuis 1945, et s'est renforcée indépendamment des fluctuations conjoncturelles »*. C'est dans ce contexte mondial que la question du fait maritime sécuritaire se pose également avec pertinence dans les pays du golfe de Guinée.

Une telle problématique ne peut et ne doit laisser indifférent les pays d'Afrique et particulièrement ceux du golfe de Guinée qui non seulement appartiennent à une région stratégique pour ses ressources en hydrocarbures, mais est le théâtre de tensions multiples engendrées par les tentatives d'application de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 (CMB). Les économies de cette région reposent exclusivement sur l'exportation des matières premières par voie maritime. D'importantes ressources en hydrocarbures et le potentiel halieutique font d'elle une « zone d'intérêt vital » pour les Grandes puissances. Ce qui n'a pas manqué d'aiguiser les appétits d'autres acteurs aux pratiques illégales en soulevant des préoccupations de sécurité et de sûreté par des cas de pollutions, attaques malveillantes, accidents de navire, et bien d'autres qui semblent perturber les intérêts économiques et stratégiques des pays de la région. Il devient donc urgent, voire vital, pour les États de la région, partant de la Côte d'Ivoire à l'Angola, de traiter de cette question avec efficacité.

Justifier des limites de l'espace du golfe de Guinée qui est notre zone d'étude est un exercice difficile car bon nombre d'auteurs s'y sont lancés et en ressortent avec le constat d'un espace en recherche de définition et de délimitation conventionnelles. Pourtant, trois grandes orientations semblent dominer les débats sur ce sujet : la définition donnée par le Grand Écosystème Marin (GEM), celle aux contours d'une géographie physique et celle fondée sur le regroupement d'un ensemble géopolitique ou institutionnelle.

Selon le concept du GEM (SHERMAN, 1991)[2], le golfe de Guinée est la région comprise dans les numéros vingt huit et vingt neuf des soixante quatre GEM recensés dans le monde (**Figure 1**). Composée des seize pays du courant de Guinée (de la Guinée Bissau à la frontière entre la RDC et l'Angola) et des trois pays du courant de Benguela (de l'Angola à l'Afrique du Sud), cette région appartient à deux des trois GEM de la façade atlantique africaine. Ce qui n'est pas totalement le cas du point de vue géographique où, par définition, un golfe est une pénétration étendue de la mer dans le continent. Autrement dit, pour Pierre GEORGE (1970), un golfe est *« un rentrant de grande dimension dans le tracé littoral »*. Et, comme le fait remarquer Albert Didier OGOULAT (2006), *« le golfe de Guinée géographique obéit parfaitement à cette substantivation. En effet, la pénétration de l'Atlantique dans « l'île-Afrique » se fait sur près de 6.000 km le long de sa façade occidentale. Celle-ci concerne le linéaire côtier compris entre le cap des Palmes, entre le Libéria et la Côte d'Ivoire, et le cap Santa Maria, sur le littoral sud de l'Angola. Se trouvent ainsi successivement intégrés, les trois grands bassins côtiers que sont : le bassin de Côte*

[2] Les Grands Écosystèmes Marins (GEM) sont des régions maritimes issues d'un découpage tenant compte de caractéristiques particulières (régimes bathymétrique, hydrologique, géomorphologique, océanographique ; productivité, gouvernance, etc.). Ils constituent des unités régionales de conservation et de gestion des ressources vivantes. Voir Kenneth SHERMAN, 1991, The large marine ecosystem concept: research and management strategy for living marine resources, in *Ecological Applications*, Vol. 1, n°4, pp. 350-360.

d'Ivoire, le bassin du Niger, et l'ensemble quasi continu des bassins du Gabon, du Congo et de l'Angola ». Cependant, une troisième approche est souvent admise. Celle tenant compte de la complexité des enjeux maritimes géopolitiques et géostratégiques qui se traduisent dans le regroupement des huit États qui composent la Commission du Golfe de Guinée (CGG) qui a été créée le 19 novembre 1999 à Libreville[3].

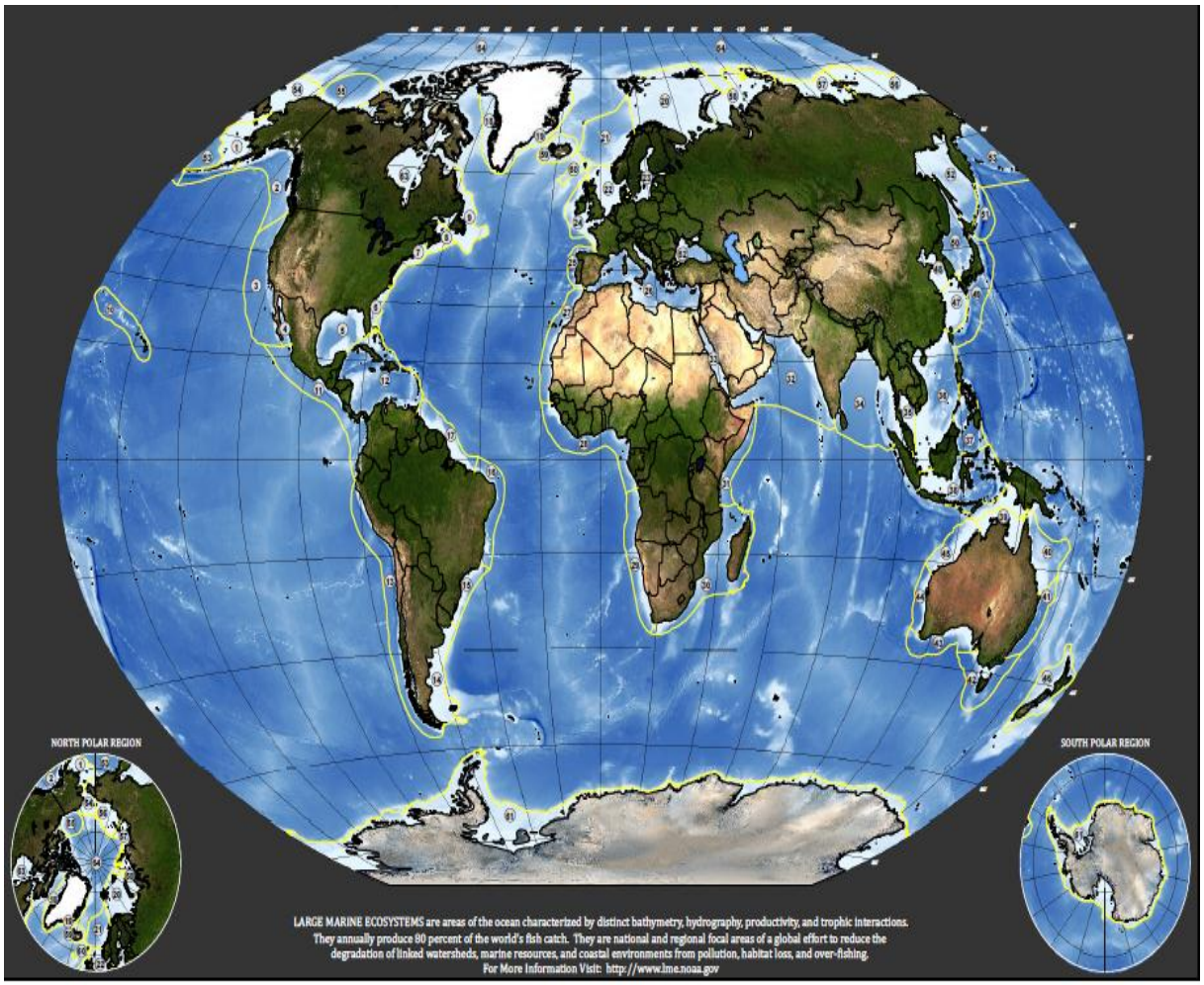


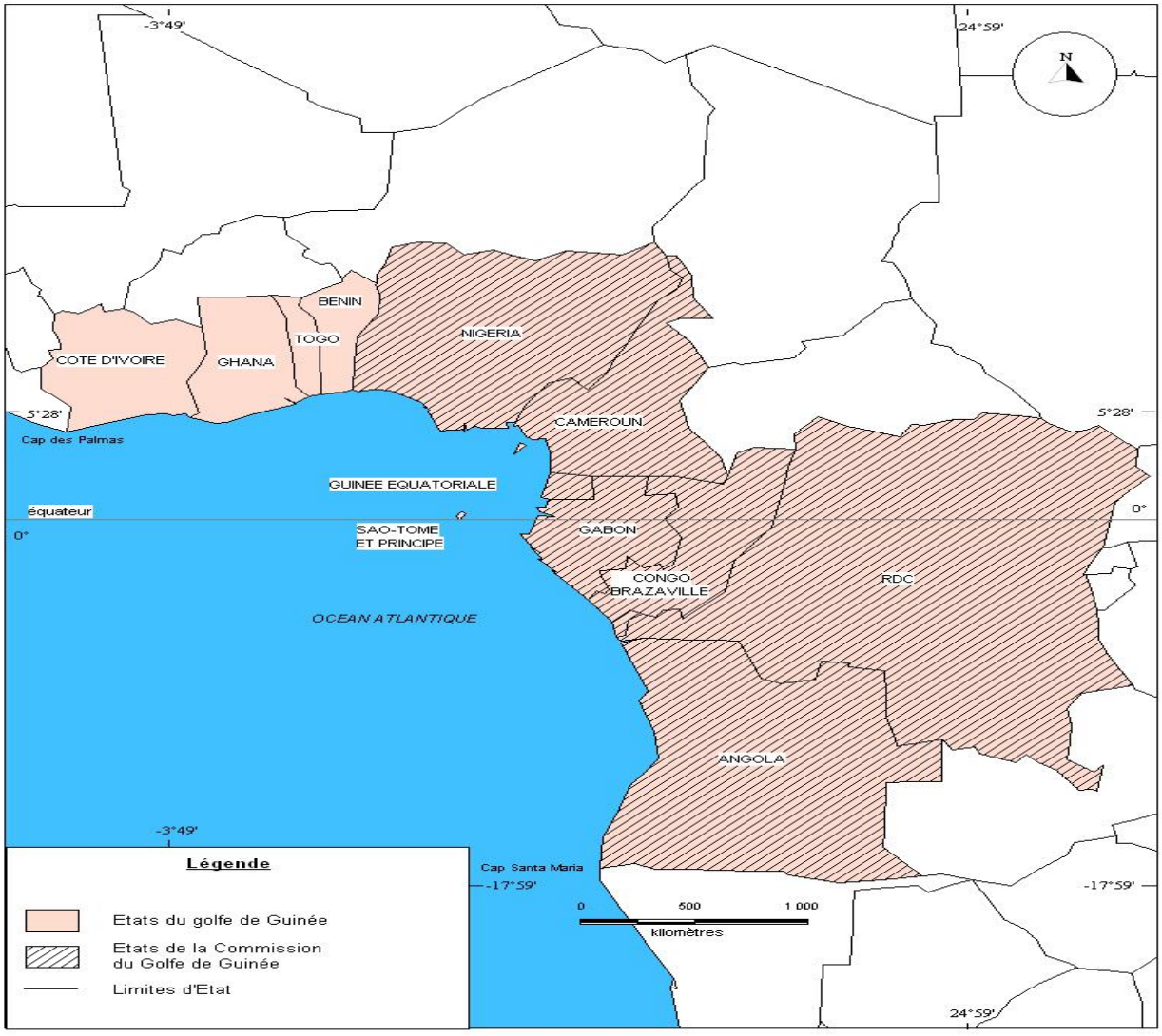
Figure 1 : Le Grand Écosystème Marin dans le monde

Au regard de ces approches, nous retenons celle de la géographie qui concerne les douze pays côtiers allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola (**Carte 1**). Cela, pour de nombreuses raisons. En effet, le caractère géographique prime sur ce choix mais aussi pour l'analyse géopolitique et géostratégique à porter sur l'espace et son aménagement, les systèmes socio-politiques et socio-économiques, les acteurs et les conflits liés à la mer régionale et ses enjeux. De par ce foisonnement des réalités maritimes à propos de la sécurité et la sûreté et des lectures sur les éléments qui justifient la convoitise, le golfe de Guinée fait partie de cette géographie mondiale des régions stratégiques ou s'entremêlent dans une logique inavouée des

[3] Les États membres de la CGG : Nigéria, Gabon, Cameroun, Guinée Équatoriale, Sao Tomé et Principé, Congo, République Démocratique du Congo (RDC), Angola.

préoccupations liées au besoin d'intégrer la mer dans une perspective de développement tout en tenant compte du cortège des menaces et risques qu'une telle vision active peut produire. Ce qui n'est pas qu'une simple vue de l'esprit dans cette région aux caractéristiques générales révélatrices d'intérêt sur les rapports des États à la mer.

Carte 1 : Localisation de la zone d'étude



Source: Revue "Enjeux" n°26, Janvier-Mars 2006, p.8

Conception: Daenis OTSA'A NGUEMA
Réalisation: EMBO Eugène, LAGRAC_2007

L'espace maritime du golfe de Guinée représente une région stratégique principalement pour les ressources pétrolières offshore. Il fait partie d'un pôle d'attractivité majeure pour les anciennes puissances extérieures parmi lesquelles la France, les États-Unis, et les puissances émergentes que sont la Chine et le Brésil, qui cherchent par tous les moyens à sécuriser leur approvisionnement en énergie. Le golfe de Guinée couvre une vaste région où s'entremêlent les aspects géographiques, politiques et économiques. D'une grande diversité socioculturelle et confessionnelle, on y trouve des pays francophones, anglophones, lusophones, hispanophones de confessions religieuses aussi diverses (chrétiennes, musulmanes et animistes). Son littoral est animé de nombreux ports et les principales

capitales politiques. Bien que le pétrole offshore et les ressources halieutiques soient les principales ressources exploitées en mer actuellement, c'est une région qui n'est pas avare de ressources continentales, la voie maritime étant leur seule voie d'évacuation. D'où par effet induit de nombreux flux venant de *l'avant-pays marin*.

Selon Michel LUNTUMBUE (2011), le golfe de Guinée est la première région pétrolière africaine au regard de ses 24 milliards de barils de réserve prouvées et sa production de plus de 5 millions de barils de pétrole par jour sur les 9 millions de barils produits. Avec les *Majors* de la production que sont le Nigéria, l'Angola et la Guinée Équatoriale, talonnés de près par le Gabon et dans une large mesure le Cameroun, la région fournit près de 40% du pétrole consommé en Europe et 29% de celui consommé aux États-Unis qui, soit dit en passant, espèrent augmenter ce pourcentage comme en témoigne son activisme diplomatico-miliaire avec ces pays africains.

Notre analyse dans cette région porte sur l'« espace maritime ». Même si par moment la distinction entre espace maritime et espace littoral doit s'opérer, il faut retenir que nous considérons de prime abord la notion d'espace maritime dans sa globalité, c'est-à-dire prioritairement les espaces souverains et de juridiction de l'État côtier selon la CMB. En d'autres termes, prioritairement les eaux maritimes jusqu'à la limite des 200 milles marins de la Zone Économique Exclusive (ZEE), même si la haute mer et le lit de cette haute mer ne seront pas exclus par moment. En plus, la dimension du littoral avec le domaine portuaire ne sera pas oubliée parce que cet espace représente le trait d'union entre la terre ferme et les eaux maritimes, mais également parce que son étude peut révéler des éléments d'appréciation de la complexité des rapports terre-mer sur le plan humain et physique. C'est aussi ce qu'affirme Peter C. UNDERWOOD (1988) lorsqu'il dit que *« l'étude de l'interface terre-mer est d'une grande importance si l'on veut saisir la complexité des interactions océaniques, géologiques et climatiques à la base de la formation des côtes en Afrique de l'Ouest et du Centre »*.

Mais, pour ce qui est des éléments de la géographie physique marine de notre région d'étude, ils sont nombreux. Il est préférable de les détailler en rapport avec les atteintes à la sécurité et à la sûreté afin de mieux apprécier leur impact en matière d'insécurité maritime. Ils traduisent une réalité hétérogène au même titre que les concepts qui l'entourent.

B - Sécurité, sûreté, sécurisation : concepts distincts, complémentaires et parfois conflictuels

Il faut admettre que les concepts de sécurité et de sûreté ont révolutionné le monde maritime depuis l'évolution du spectre de la menace de l'après guerre froide. Les réalités théoriques et pratiques auxquelles renvoient leur emploi ne sont pas aussi faciles à appréhender dans le domaine maritime ou dans d'autres secteurs, car bien qu'étant complémentaires par leurs objectifs poursuivis, ils restent avant tout des concepts bien distincts et même parfois conflictuels.

Selon les dictionnaires les plus usuels (Larousse ou Petit Robert), seul le verbe « sécuriser » renvoie au fait de *« mettre à l'abri des accidents, des indiscrétions (…) Prendre le contrôle d'un objectif militaire »*. Dans ce même contexte, le mot « sécurité » fait référence à l'absence de danger, c'est-à-dire une *« situation dans laquelle aucun danger n'est à redouter »*. Quant au terme de « sûreté » dont on ne trouve pas de verbe, il renvoie au *« caractère d'un lieu où l'on ne risque aucun danger »* ou encore à l'*« état de quelqu'un, de quelque chose, qui ne court aucun risque, aucun danger »*. À travers ces déclinaisons

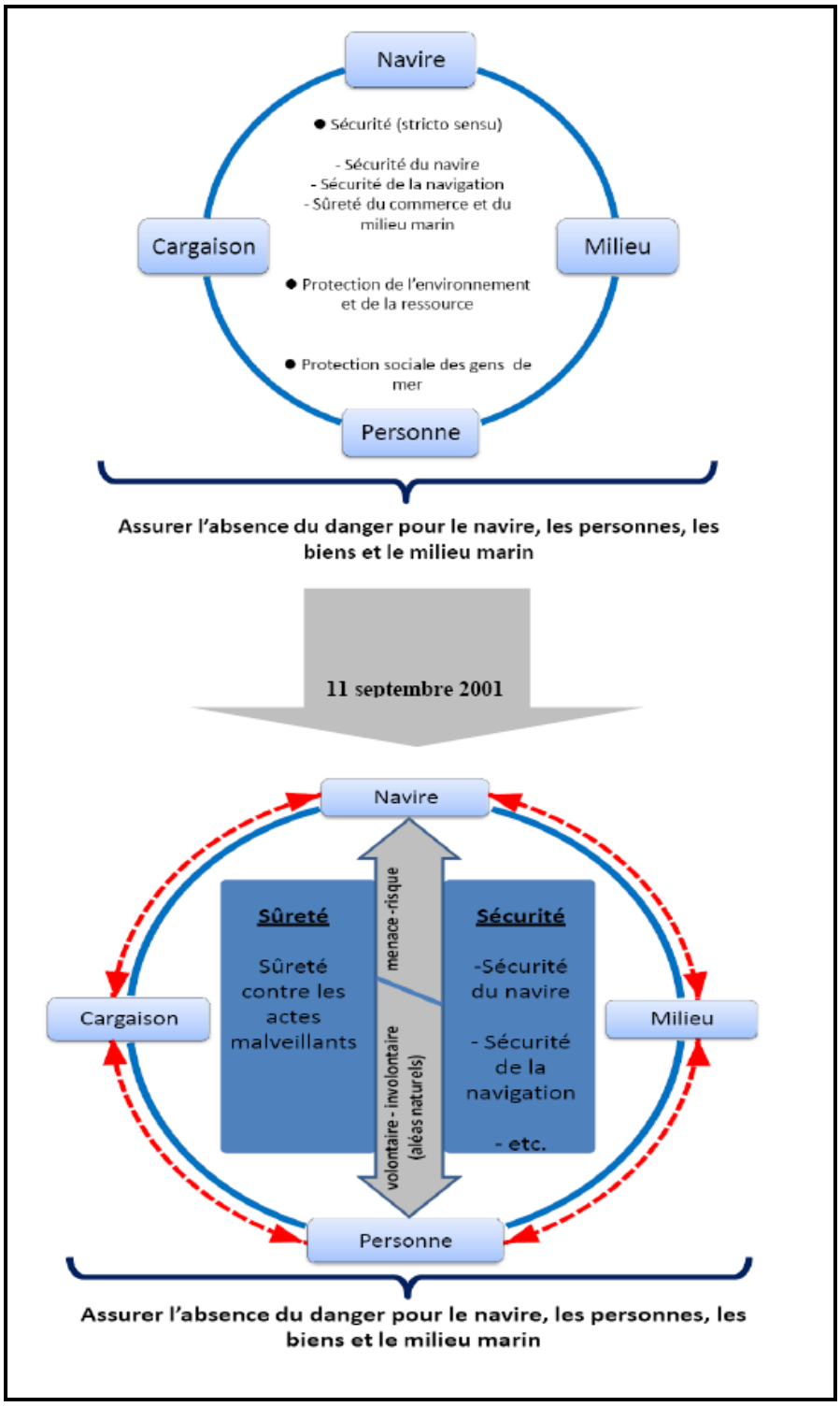
habituelles, on peut penser que la sûreté découle de la sécurité dans la mesure où un lieu sécurisé est un lieu sûr où il n'y a aucun danger.

D'un autre côté, le terme de « sécurité » qui, à l'origine avait une conception strictement militaire, a aujourd'hui progressivement évolué vers des considérations civiles et diversifiées comme celui de « la sécurité humaine ». Ce dernier est un concept multidimensionnel qui reflète les principes de la pluridisciplinarité et de l'interdisciplinarité abordé aussi bien par les sciences sociales et humaines que par les sciences exactes et naturelles avec pour objectif commun de mettre l'individu au centre des préoccupations. *« Le concept de sécurité humaine met l'accent sur la protection de la personne. (…), ses objectifs sont la paix, la stabilité internationale et la protection des individus et des communautés. Il englobe tout ce qui est de nature à contribuer à « l'autonomisation » des personnes : les droits de l'homme, y compris les droits économiques, sociaux et culturels, l'accès à l'éducation et aux soins de santé, l'égalité des chances, la bonne gouvernance, etc. »* (UNESCO, 2009a). Un objectif qui se concentre sur les aspects sociaux et humains et qui n'est pas éloigné de l'approche multidimensionnelle du danger que peut couvrir la sécurité et la sûreté. Ainsi, les différentes assertions auxquelles renvoyaient la notion du danger ont pendant longtemps entretenues la confusion et le trouble dans le domaine maritime avec les concepts de sécurité et de sûreté.

Cette difficulté de définition des concepts embrasse le monde maritime avec un problème de taille. La conversion en anglais des termes de sécurité (*safety*) et de sûreté (*security*) ne donne pas la définition attendue en français pour permettre une similarité des réalités à traduire. Ces termes sont donc de faux amis en anglais (PEANO, 2003). Cette réalité difficile sur le plan des définitions, hérite d'un contexte de changement dans le domaine maritime où, à l'origine, le concept de sécurité englobait l'essentiel des menaces et risques, et des moyens de lutte pour la protection des personnes, des navires, du milieu et de la cargaison (**Figure 2**). Quant à la sûreté, elle était réduite à quelques réalités du commerce et du milieu marin sans véritablement s'émanciper de la sécurité.

Ayant une notoriété bien plus ancienne et plus importante dans le secteur aérien, la véritable consécration du concept de sûreté dans le domaine maritime n'intervient qu'au lendemain des attaques aériennes contre les *Twin Towers* du World Trade Center de New York le 11 septembre 2001. Cet évènement opérera une reconstruction sémantique et même idéologique de l'évolution du spectre des menaces dans le monde après la période qui a succédé la fin de la guerre froide. Dès lors, la prise en compte croissante de la menace maritime va bien au-delà du risque industriel sur le commerce, mais aussi au sein des États qui doivent avoir pour ambition de prévenir les actes de malveillance. Il en est ainsi du terrorisme de type nouveau qui se manifeste par des actions coordonnées sur des cibles isolées à forte valeur symbolique ou économique et dont le secteur du transport maritime reste également concerné. De par ses spécificités, le transport maritime pourrait être une cible de choix pour les terroristes et autres acteurs malveillants. D'où les efforts d'intronisation du concept de sûreté maritime avec la modification du chapitre XI.2 de la Convention SOLAS 73/78 par la création du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)[4]. Cette initiative confirme également l'idée selon laquelle *« la mise en place d'une règle juridique a besoin de l'évènement pour être propulsée et mise en avant »* (ODIER, 2004).

[4] Traduction en anglais: ***I**nternational **S**hip and **P**ort Facility **S**ecurity Code* (ISPS Code). Le Code est entré en vigueur en juillet 2004.



Conception et réalisation : Daenis OTSA'ANGUEMA, 2012.

Figure 2 : L'évolution du concept de sécurité maritime après le 11 septembre 2001

Cet *addendum* de la Convention SOLAS 73/78 marque un tournant décisif dans les réflexions sur la prise en compte de la menace et du risque maritimes en créant une barrière entre la sécurité et la sûreté sur la base de l'acte commis de façon volontaire ou involontaire.

Ce qui permet de laisser le caractère de l'« intention » (volontaire ou non) devenir la ligne de démarcation pour de nombreux maritimistes et institutions dans la mesure où la sécurité maritime renvoie à la prévention et à la gestion des actes à caractère involontaire (accidents, défaillances techniques, secours contre les sinistres, protection de l'environnement), la sûreté maritime, elle étant la prévention et la gestion des actes illicites à caractère intentionnel (menaces à caractère volontaire). Pour autant, cette bifurcation terminologique consacre aussi l'indispensable prise en compte des interconnexions entre la vie humaine, le milieu, le navire et la cargaison. Elle interpelle encore plus l'interaction des différents éléments du monde maritime.

D'autres auteurs s'appuient sur un autre facteur pour voir la différence des deux concepts. Pour Bernard DUJARDIN et Francis FAYE (2005), la différence réside dans le fait que la sécurité est relative aux risques, alors que la sûreté est relative aux menaces. Pour ces auteurs, *« Une « situation à risque » relève du domaine de la sécurité : situation qui nécessite une intervention de police maritime et littorale sur une nuisance maritime qui ne tente pas de se dissimuler ou d'esquiver les forces de l'ordre. (…) La « menace » relève du domaine de la sûreté : manifestation qui représente un danger voulu par l'auteur et met en danger soit des personnes dont les forces de l'ordre, soit des biens, soit les deux. À la différence du risque, la « menace » nécessite, s'il le faut, l'emploi des armes »*. Autrement dit, le risque est *« un évènement dont la survenance est incertaine, quant à sa réalisation ou la date de cette réalisation ; se dit aussi bien de l'éventualité d'un tel évènement en général, que de l'évènement spécifié dont la survenance est envisagée »*, alors que la menace est *« la situation qui présente objectivement (quelle qu'en soit la cause) un risque de dommage »* (CORNU, 2006).

Pendant ce temps, le règlement de l'Union européenne relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (REG n°725/2004) définit la sûreté comme étant *« la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles, c'est-à-dire les actes qui, par leur nature et leur contexte, peuvent porter atteinte aux navires utilisés tant dans leur trafic maritime international que le trafic national, et leur passagers ou leur cargaison, et aux installations portuaires y afférent »*. Or, la sécurité se définit généralement dans le domaine maritime comme *« la somme des mesures préventives ayant pour but de protéger le transport maritime contre les risques d'évènements de mer »(…)*, pour des normes relatives à la sécurité du navire (construction et normes de navigabilité) et à la protection de l'environnement contre toutes les formes d'atteinte du milieu marin. La sécurité maritime tend aussi à prévenir contre les risques d'origine naturelle et anthropique.

Malgré leur distinction, ces notions poursuivent un même objectif qui est celui d'assurer la protection de la vie humaine en mer, des cargaisons, du navire et de l'environnement marin. Elles sont donc complémentaires et ne sauraient être utilisées efficacement l'une sans l'autre dans bien des cas. Dans de nombreuses situations, une défaillance de la sûreté peut entraîner l'intervention des moyens de la sécurité ou vice versa. L'exemple le plus utilisé est celui de l'attaque d'un pétrolier par des pirates ou terroristes qui, en détenant le contrôle du navire peuvent décider de le faire échouer dans un port ou sur une plage avec le risque de marée noire que cela comporte. De même, la situation contraire est possible où la sécurité a besoin de la sûreté. C'est l'exemple d'une législation maritime sur les pollutions qui doit être soutenue par des moyens de contrôle et de surveillance pour l'application des dispositions. Pour autant, la pratique de ces concepts n'est pas sans contradiction, voire conflictuelle.

En effet, le caractère intentionnel ou non comme ligne de démarcation entre les deux notions est très contestable dans la pratique. La limite entre les deux notions n'est pas aussi claire qu'on pourrait le penser. C'est ce qu'on observe à travers certaines mesures innovatrices du Code ISPS ayant entrainé par exemple une augmentation des tâches et du temps de travail du personnel navigant. Pour assurer une sûreté maximale à bord du navire et aux alentours, le personnel navigant voit ses tâches traditionnelles s'additionner à d'autres nouvelles prérogatives préconisées par le Code ISPS[5]. Dans certains cas, les armateurs ne veulent pas engager un personnel supplémentaire pour les aspects de sûreté à bord des navires. Ce qui n'est pas sans conséquence sur les conditions de travail du personnel navigant : accumulation des heures de travail avec le risque de fatigue, augmentation du risque d'accident du travail à bord, dû au manque de concentration, etc. Il n'est donc plus rarissime d'entendre des déclarations de matelots comme celle de Simplice[6] : *« Avec cette histoire de sécurité (sûreté) et de pirates, le capitaine exige une grande vigilance à l'approche ou pendant l'accostage dans un port. Les débarquements qui autrefois étaient de vrais moments de réjouissance ressemblent maintenant à des punitions où le navire est la prison dont on ne doit pas sortir et s'amuser un peu. On fait tout dans le navire et cela est parfois déprimant car le terre ferme nous manque. On travaille toujours comme des fous, toujours et toujours, et les salaires ne suivent pas. On est fatigué ! On fait le travail de deux à trois personnes et il faut encore veiller à la sécurité (sûreté) du navire ».*

On peut aussi observer ce conflit sur la pratique des termes à travers les nouvelles mesures du Code ISPS en matière de contrôle des accès portuaires. Le Code recommande une zonification du domaine portuaire selon l'appréciation du niveau de vulnérabilité et d'avoir un nombre restreint d'issues pour mieux gérer l'accessibilité. Cette mesure a permis de supprimer le nombre d'accès dans de nombreux ports voulant se conformer aux normes internationales. Or, cette mesure peut occasionner un risque d'accident pour une procédure d'évacuation en cas d'incendie ou tout autre sinistre. Les réalités pratiques de la sécurité et de la sûreté ne sont pas faciles à exécuter sans contradiction. Et, comme si cela ne suffisait pas, notre apport sur ce débat nourrira certainement d'autres critiques qui, sans aucun doute, contribueront à affirmer le regard de la géographie sur ces questions.

Effectivement, conscient de la distinction et des spécificités auxquelles renvoient les termes de la sécurité et la sûreté maritimes et de la nécessité de les appréhender ensemble, mais aussi d'une confession inavouée sur la difficulté à apprécier réellement la plus value sur la bifurcation des deux concepts au-delà de son apport sur *« l'art des questions précises »* selon Michel DESCHAMPS (2008), notre ambition a été d'introduire une nuance allant au-delà de la nuance terminologique, avec l'utilisation du terme « sécurisation ». Cet effort de simultanéité, de distinction dans la complémentarité et l'intégration à travers une logique d'utilisation des concepts tenant compte du caractère des actes malveillants, involontaires et de la protection de l'environnement marin dans un espace maritime et littoral *concret* et *envisagé* pour les besoins d'assurer l'absence et la réduction du risque et la menace dans la gestion des conflits d'usage nous a conduit à amorcer une réflexion sur le concept de la sécurisation. Non pas comme une substitution des deux précédents, mais comme une contribution à l'approche du « savoir penser l'espace et ses activités » pour produire

[5] Un constat se dégage sur les nouvelles mesures intronisées par le Code ISPS. Le Code fait bien plus souvent référence à la « désignation » des acteurs existants déjà sur le navire et avec des tâches déjà définis, et non une exhortation à ajouter du personnel navigant pour assumer les nouvelles tâches préconisées.

[6] Simplice est un matelot rencontré lors de notre stage de formation au Port Autonome d'Abidjan (PAA) en avril 2010. Par crainte de perdre son travail sur le navire, il ne tenait pas à ce que son nom et celui du navire soient cités dans notre travail.

l'absence de danger. La sécurisation ne saurait se confondre avec la sécurité ou la sûreté, mais elle tient compte de la menace et du risque dans le caractère du danger et elle permet d'avoir une approche différente de la sécurité et de la sûreté. Dans le cas de la sécurisation, l'espace est le véritable dépositaire de la pensée stratégique (espace-projet) afin de produire l'absence et la réduction du risque et la menace sur le territoire maritime et littoral.

Cette réflexion naissante n'exclut en rien l'intérêt de la distinction et de la complémentarité des éléments relevant de la sécurité et de la sûreté maritimes. Au contraire, elle offre aux praticiens et aux théoriciens dans ce domaine de ne point considérer ces concepts séparément comme des finalités, malgré la précision des questions abordées. Ils méritent donc d'être abordés dans une logique de complémentarité pour servir un idéal beaucoup plus large. C'est incontestablement le besoin véritable d'affirmer une maritimité dans les pays du golfe de Guinée par la sécurisation telle que nous la concevons, avec la prise en compte d'un large spectre de réalités maritimes et des processus de gouvernance intégrateurs et multiscalaires qui offre réellement une opportunité de réflexion doctrinale sur les rapports des États régionaux et de la mer.

Pour finir, avouons quand même que sécurité, sûreté et sécurisation dans le domaine maritime ne sont pas faciles à utiliser. Rien que la sécurité et la sûreté donnent déjà du fil à retordre pour l'évolution de la juridiction maritime de 1946 à 2004 comme le fait remarquer Éric Le GENTIL (2009). En faisant une synthèse des évolutions de la réglementation sur la sécurité maritime internationale, l'auteur constate qu'*« il est de plus en plus difficile de classer un amendement dans l'une ou l'autre de ces catégories*[7]*, notamment durant la période 1985-2004, car les mesures prescrites au sein du même outil juridique sont de plus en plus larges et recouvrent souvent à la fois des normes relatives à la sécurité maritime (stricto sensu)*[8] *et à la prévention des pollutions »*. Certes, les notions de sécurité et de sûreté sont distinctes, mais elles restent indissociables dans une logique intégratrice pour une meilleure compréhension de la protection de la vie humaine en mer, des cargaisons et de l'environnement marin.

Et, malgré ces avertissements sur les réalités difficiles à maîtriser et les définitions parfois insatisfaisantes des concepts de sécurité et de sûreté, sans oublier l'apport de la sécurisation, nous tenterons de traduire les aspects respectifs de chaque terme dans notre zone d'étude tout en veillant à la logique de complémentarité et de cohérence pour qu'ils atteignent tous un objectif commun : la protection de la vie humaine, de la cargaison, du milieu et du navire dans l'élan d'un nouvel essor de la culture maritime des pays du golfe de Guinée.

[7] Les catégories concernées sont : sécurité maritime (au sens stricto sens), protection sociale des gens de mer, lutte antipollution. Voir E. Le GENTIL, 2009, Pollution par les hydrocarbures en Manche et golfe de Gascogne. Risques et prévention entre 1960 et 2004, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale (UBO), 307 p.

[8] Pour Eric Le GENTIL (2009), la sécurité maritime au sens *stricto sens* concerne les normes relatives à la sécurité et à la qualité des navires (sauvegarde de la vie humaine, protection du navire et de sa cargaison), à la sécurité de la navigation (qualification des équipages, équipements de navigation, de positionnement et de routage, organisation de la circulation, règles de route, etc.) et à la sûreté du commerce (lutte contre les actes de piraterie, etc.).

II - Intérêt et problématique de l'étude

A – L'intérêt pour la mer et sa sécurisation comme nouveau « rapport au monde »

Les tergiversations qui ont conduit à la patrimonialisation des espaces maritimes n'ont pas fait taire toutes les préoccupations liées au partage de la mer. La sécurité et la sûreté dans les espaces maritimes et portuaires sont devenues des problématiques majeures qui influent sur les débats politico-diplomatiques et stratégiques bien au-delà même du simple cadre maritime. On se souvient encore de l'un des motifs de création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) au début des années 2000 qui était d'harmoniser les politiques communes et améliorer la compétitivité de l'industrie maritime européenne en perte de vitesse face à la concurrence internationale (DUPRÉ et GUY, 2010). Où encore des questions liées à la piraterie maritime mondiale et à la protection de l'environnement marin qui ne cessent de bousculer les dernières innovations du monde maritime (embarquement des agents de la sécurité privés à bord des navires, impact de la piraterie sur les nouvelles routes maritimes et les primes d'assurances, terrorisme maritime, accords régionaux sur l'intervention commune des États tiers dans les eaux territoriales d'un État côtier, Aires Marines Protégées (AMP), gestion et planification des espaces et activités maritime et littoral, pollution marine et navire du futur, etc.). L'édification du rapport à la mer est sans conteste devenue un véritable « rapport au monde » que peu d'États ignorent de nos jours et dont le caractère sécuritaire constitue une des épines dorsales.

Dans ce contexte, les espaces maritimes s'inscrivent dans la continuité du territoire terrestre et les États du golfe de Guinée négligent cette réalité, sauf, lorsqu'elle revient de façon méthodique à prouver le prolongement du plateau continental au-delà des 200 milles marins. Ces immenses espaces sous et sur la mer qui ont été conventionnellement patrimonialisés exigent les acteurs conventionnels ou non à utiliser tous les moyens pour assurer l'absence et la réduction du risque et des menaces contre la vie humaine, le milieu, la cargaison et le navire. Le golfe du Guinée est incontestablement une région aux enjeux maritimes prouvés (pétrole offshore, ressources halieutiques, transport maritime et ports, etc.) qui ne cessera d'attirer des appétits qui peuvent semer le chaos. De plus, le rapport à la mer des pays de la région est très lâche, sans véritable identité, si ce n'est se résumer à l'appropriation des hydrocarbures et des ressources halieutiques. Ainsi, la question de l'édification d'une maritimité régionale (ou de l'État) s'impose et nous la percevons comme un des caractères sécuritaires à explorer dans une étude géopolitique.

En effet, les enjeux maritimes combinés à la dynamique polémogène et aux carences de visions maritimes stratégiques concourent à porter un véritable intérêt à la problématique de la sécurité et sûreté maritimes dans le golfe de Guinée. À travers les risques et menaces qui s'enracinent de plus en plus dans le domaine maritime de la région, le risque d'enclavement par rapport à la dynamique de la mondialisation pèse sur les États côtiers.

Une telle étude vient contribuer au déficit des analyses consacrées à la problématique de la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique atlantique, plus particulièrement dans le golfe de Guinée. Effectivement, si quelques études font référence à l'un ou l'autre des termes dans des publications de revues scientifiques, thèses, mémoires et autres moyens de vulgarisation des connaissances scientifiques, très peu ou presque pas concernent réellement l'espace maritime des douze pays allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola.

De nombreux auteurs ont publié des travaux dans des logiques hétérogènes, incomplètes, mais parfois tout aussi pertinentes pour ce qui concerne les seules questions de la sécurité et la sûreté maritimes dans cette région de l'Afrique. C'est le cas des allusions faites sur les aspects sécuritaires des enjeux pétroliers dans les pays du Golfe de Guinée à travers la thèse de Jonathan NDOUTOUME NGOME (2007), du plaidoyer sur l'importance de la délimitation des frontières maritimes dans l'ouvrage de Maurice Kengne KAMGA (2006), ou encore du « *Droit des espaces maritimes et enjeux africains* » de Yacouba CISSÉ (2001), mais aussi de quelques aspects de la *« Géographie politique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (du Sénégal à l'Angola)* » décrites dans la thèse d'Albert Didier OGOULAT (1998a). D'autres auteurs évoquent ces concepts de manière plus précise à propos de l'espace maritime et portuaire comme la thèse de Khanssa LAGDAMI (2012) sur *« Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes en mer Méditerranée »*, ou celle de Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA (2009) sur la *« Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine »*. C'est aussi le cas de la thèse de Gnoan Ambroise KABLAN AMON en 2009 sur *« La sécurité maritime dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre »*, et de nos travaux de Master II en 2008 qui ont porté sur *« Les pays du Golfe de Guinée et la problématique de la sécurité et la sûreté des espaces maritimes »*. Bien que n'ayant pas dressé une liste exhaustive de ces publications, un constat se dégage quand même : très peu de géographes s'y intéressent avec les concepts et les outils qui appartiennent à leur discipline.

Des études encore plus récentes sur ces questions font même leur apparition sur une partie de notre zone d'étude avec une large primeur accordée aux aspects de la sûreté maritime, notamment de la piraterie. C'est ce que prouve la *Note d'Analyse du Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité* (*GRIP*), numéro 7 du 25 avril 2014 portant la mention *« Sécurité et sûreté maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives »*, et une autre du même auteur, Michel LUNTUMBUE, un peu plus ancienne, datant du 30 septembre 2011 sur *« Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale »*. De nombreux articles publiés dans l'ouvrage collectif coordonné par Joseph Vincent NTUDA EBODE (2010) qui s'intitule *« Terrorisme et piraterie : de nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale »* témoignent également de cette effervescence sur les questions de la piraterie en général, et de la sûreté maritime en Afrique centrale et dans le golfe de Guinée en particulier. La fièvre gagne même les plus hautes autorités des États qui n'hésitent plus à organiser des grandes messes solennelles sur ces questions comme en témoigne le récent Sommet des chefs d'État et de Gouvernement de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG), sur la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée, organisé à Yaoundé du 24 au 25 juin 2013 (dit « Sommet de Yaoundé »). Une réunion qui, malheureusement, au-delà du caractère de son intitulé portant sur la sécurité et la sûreté n'a en réalité consacré la majorité des décisions et recommandations que sur l'aspect de la sûreté, mieux encore, sur les instruments de la stratégie régionale de lutte contre la piraterie et les vols à main armée[9].

[9] Les instruments pertinents qui ont été adoptés à ce Sommet des chefs d'États et de Gouvernement portent sur : la Déclaration des chefs d'État et de Gouvernement des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur la sécurité et la sûreté dans l'espace maritime commun (dit « Déclaration de Yaoundé ») ; le Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de, de vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui deviendra contraignant après un délai de trois ans ; le Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace

Mais, il convient de rappeler que ce constat concernant l'effacement des aspects liés à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement marin au profit de la sûreté en général, et surtout de la piraterie et du terrorisme maritimes, n'est pas exclusif aux études menées sur les pays du golfe de Guinée bien qu'il comporte des conséquences beaucoup plus importantes en matière de gouvernance maritime. Faut-il quand même signaler que le phénomène de la piraterie connait une recrudescence en ce début du XXI^{e} siècle dans de nombreuses régions maritimes à travers le monde et le golfe de Guinée en fait partie. Mieux encore, avec le golfe d'Aden, ils constituent aujourd'hui les régions les plus dangereuses pour la navigation maritime internationale. Pour autant, les problèmes liés à la sécurité et sûreté maritimes ne sont pas nouveaux dans la région du golfe de Guinée. Il en est de même des efforts mis en œuvre pour y faire face. On se souvient encore de quelques évènements qui ont défrayé la chronique au niveau mondial et régional ces dernières années pour témoigner de l'intérêt à mieux considérer ces questions.

Effectivement, l'actualité se nourrit sans cesse des évènements liés à la sécurité et la sûreté maritimes. Pour ce qui est de la sécurité par exemple, on peut citer le fil des évènements qui ont malheureusement endeuillé plusieurs familles à la suite du naufrage du *Costa Concordia* le vendredi 13 janvier 2012 sur les côtes de Toscane. Une série noire qui a frappé la compagnie Costa Croisières avec un autre incident[10] signalé un mois plus tard sur un de ses navires, la dérive du *Costa Allegra* le 27 février 2012. Des évènements qui n'ont pas été sans conséquences sur l'industrie de la croisière et des chantiers navals, et même sur la réglementation internationale dans ce domaine[11]. Plus récent, nos mémoires ont encore en souvenir le tragique naufrage du *Sewol* au large de la côte sud-ouest de la Corée du Sud le mercredi 16 avril 2014. Un bateau transportant des centaines de passagers, des lycéens pour la plupart dont les secours n'ont pu sauver que 174 personnes sur les 462 qui se trouvaient à bord. *« Le monde se complique, le monde change, les routes maritimes aussi »* et Jacques GUILLAUME (2014) ne croit pas si bien dire lorsqu'il évoque cette réalité dans un de ses articles portant sur les *« Traces et marques des routes maritimes »*. L'histoire lui donne raison, mais, mieux encore, l'actualité maritime ces trois dernières années semble conforter ce paradigme mouvant du triptyque insécable concernant navires, lieux et liens. La confrontation de l'industrie de la croisière face aux risques sécuritaires et sanitaires dans le monde témoigne

---

maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest ; la création d'un Centre Interrégional de Coordination entre la CEDEAO, la CEEAC et la CGG, abrité par le Cameroun ; la création dans chaque zone maritime d'un Centre Régional de coordination. Voir le site de l'OMAOC : www.omaoc.org.

[10] C'est un incendie dans la sale des générateurs qui prive le navire d'électricité et l'arrêt des moteurs. Le navire dérive au gré des courants entre Madagascar et les Seychelles durant quelques heures avant d'être remorqué.

[11] Á la suite du naufrage du *Costa Concordia*, un vaste audit sur la sécurité opérationnelle des croisières sera lancé par l'Association internationale des compagnies de croisière (CLIA) et le Conseil européen de la croisière (ECC). Deux organismes qui regroupent l'essentiel des opérateurs du secteur. Certaines grandes mesures ont été prises sur le plan européen et soumises à la session de l'OMI en novembre 2012 pour validation. Elles portaient sur les aspects suivants : renforcement du *reporting*, nouvelles procédures pour les exercices d'abandon, réactualisation des procédures des traversées, traitement de l'information sur la nationalité des passagers, catégorisation et traitement de l'information à communiquer aux passagers, augmentation du nombre de gilets de sauvetage largement supérieur au nombre de passagers embarqués avec le caractère d'un entreposage visible et facile d'accès à proximité des postes de rassemblement ou des postes d'embarcation des chaloupes, nouvelles procédures pour l'arrimage des objets lourds afin que ces derniers ne deviennent pas des projectiles dangereux pour les passagers en cas de naufrage ou de mauvais temps, harmonisation des procédures en vigueur sur le pont des navires afin de permettre au personnel effectuant des rotations entre les navires ou entre les compagnies de garder la cohérence des pratiques, etc. Voir le dossier réalisé par V. GROIZELEAU sur le site www.meretmarine.com, lien direct : www.meretmarineMM_161112-1.pdf (consulté le 17/10/2014). Certaines mesures seront effectivement validées par l'OMI. Voir l'article de J.-L. VENNE, 2012, *L'OMI favorable à l'anticipation des exercices d'abandon sur les paquebots*, site : www.meretmarine.com.

de cette dynamique des traces et marques des routes maritimes qui s'effacent et se redessinent au gré des enjeux permanents et parfois éphémères[12]. Pendant que les grandes puissances rivalisent sans cesse d'ingéniosité pour la conception du « navire du futur » sur la base des enjeux écologiques, économiques et sécuritaires, l'industrie de la croisière a été particulièrement affectée cette année par les exigences d'adaptabilité des armateurs et des ports d'escales en raison du contexte international et des risques sécuritaires et sanitaires. De nombreux États riverains en proie à ces crises socio-politiques et militaires ont vu diminuer le nombre des croisiéristes habitués aux escales dans leurs ports, signe de l'adaptation des armements à vouloir dessiner d'autres itinéraires maritimes. On peut citer en exemple récent les conséquences de la résurgence des affrontements pendant l'été 2014 entre le Hamas de la Palestine et l'armée israélienne qui ont éloigné les *packet-boats* (paquebots) des ports de l'État hébreux[13]. Et comme si cela ne suffisait pas, la « pandémie » d'Ébola vient bouleverser les *traces* des routes maritimes de l'Afrique de l'Ouest. Si la question concerne encore uniquement quelques États pour l'instant, l'inquiétude du risque d'expansion du virus existe et le transport maritime qui, par excellence, est un vecteur de propagation doit prendre des mesures adéquates au risque de continuer à affoler les armateurs et leurs passagers[14].

Même si la région du golfe de Guinée ne fait pas parler d'elle pour de « grands » naufrages, elle reste néanmoins particulièrement touchée par ces risques sanitaires et marquée par la recrudescence ces dernières années des naufrages surtout liés à la traversée des migrants clandestins dont on ne compte plus le nombre des corps sans vie retrouvés sur les plages de la Guinée Équatoriale et du Gabon. Un spectacle désolant dont les riverains souhaitent bien se passer au petit matin. La région n'est pas non plus épargnée par les diverses formes de « pollutions silencieuses » qui semblent progressivement s'inscrire dans la norme du paysage marin.

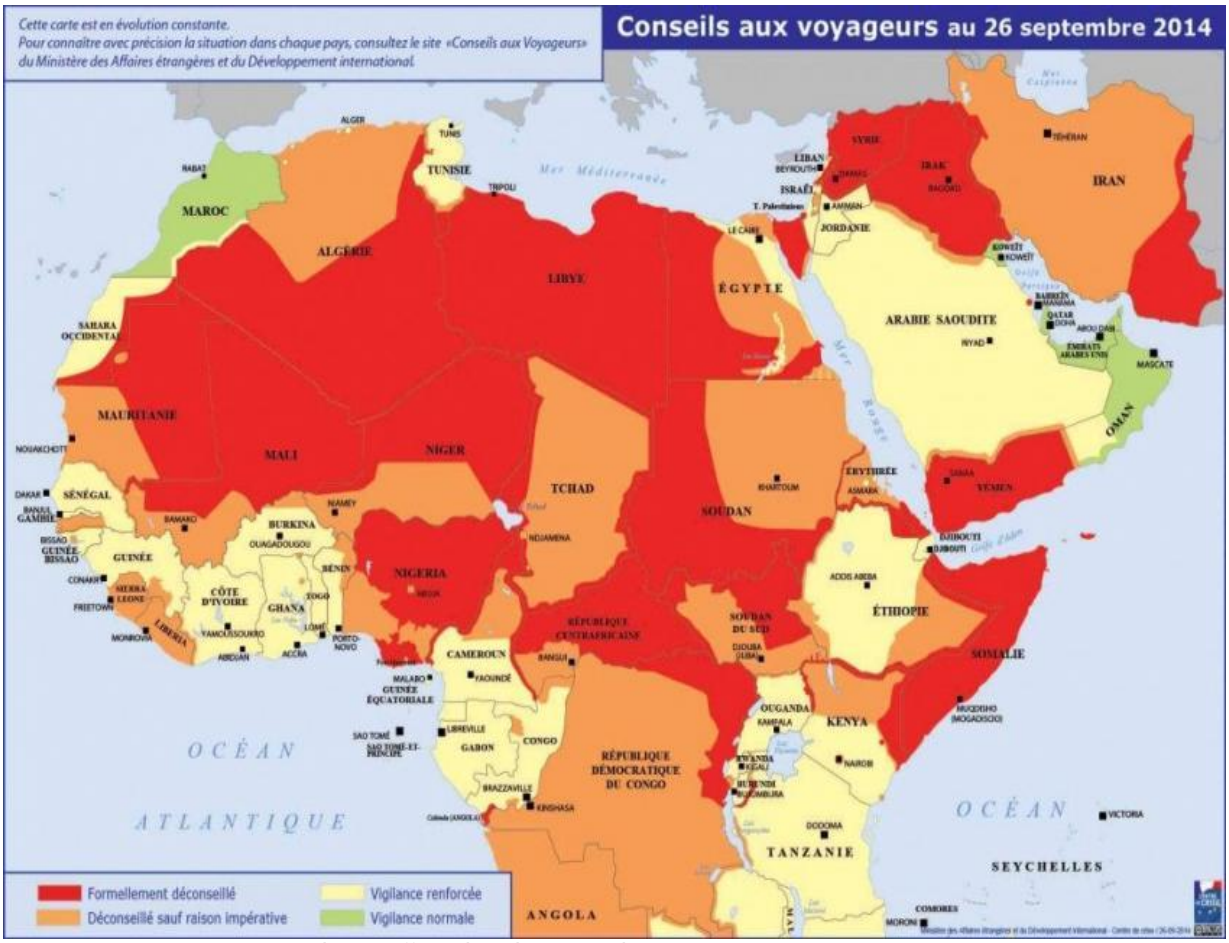
Pour ces États, les questions liées à la sûreté focalisent toutes les attentions et suscitent le regard de la communauté internationale avec le phénomène de la piraterie et du vol à main armée comme le prouvent les derniers évènements du rapport portant sur les incidents en 2012 et qui fait du golfe de Guinée la région la plus dangereuse au monde pour la navigation. En comparaison avec la région voisine, elle enregistre pour cette seule année 966 incidents signalés contre 851 pour le golfe d'Aden et compte 800 abordages réussis pour 381 dans les côtes somaliennes (BMI-OBC-MPHRP, 2013). De plus, l'ombre de la menace terroriste plane aussi sur le domaine maritime à en juger par l'activisme des « nouveaux » groupes régionaux qui, pour l'instant, agissent encore uniquement à terre comme le rappellent les dates du 14 avril 2014 concernant le rapt de jeunes filles à Chibok au nord-est du Nigéria perpétré par le groupe islamiste Boko Haram, mais aussi cette période de deuil encore en mémoire pour l'alpiniste français Hervé GOURDEL exécuté par des jihadistes algériens en septembre dernier.

Décidemment, la région du golfe de Guinée est en proie à la violence sur mer et on redoute qu'elle y redouble d'intensité et de mutation avec l'ombre de la menace terroriste et de la propagation du virus Ébola. Une lecture qui n'échappe pas aux principaux acteurs dominants de la région qui prennent des dispositions pour préserver leurs intérêts comme on peut le lire à travers l'adoption par la France d'une loi en juin 2014 autorisant

[12] Lire l'article suivant : *L'industrie de la croisière face aux risques sécuritaires et sanitaires*, in le site : www.meretmarine.com du 09/10/2014.
[13] *Idem*.
[14] *Idem.*

l'embarquement des agents privés armés à bord des navires battant son pavillon. Une loi qui relance par la même occasion le débat sur la raison d'être ou ne pas être concernant le partenariat public/privé pour assurer la sécurisation maritime. De même, cet acteur dominant ne cesse de multiplier les signes d'appel à la vigilance pour ses ressortissants et compagnies susceptibles d'être concernés par ces questions sécuritaires et sanitaires comme le démontre une carte datant du 26 septembre 2014 par le Ministère des Affaires étrangères et du Développement international (MAEDI) et qui porte sur les « conseils aux voyageurs » (**Carte 2**).

Carte 2 : La carte de vigilance au 26 septembre 2014



Source : Ministère des Affaires étrangères et du Développement international, 26 septembre 2014.

En clair, l'actualité est donc brulante sur cette problématique de la sécurité et la sûreté maritimes et notre travail s'invite au chaudron de ces questions quitte à prendre le risque d'aller à contre courant et de nuancer certaines affirmations pour contribuer au débat de façon théorique et pratique dans le but de l'essor maritime des États du golfe de Guinée.

B – Énonciation de la problématique : la sécurisation au cœur de la maritimité régionale

Le constat de la vulnérabilité maritime régionale demeure, voire s'accroît au fil du temps. Un défi scientifique de taille s'est donc imposé à nos observations et notre

raisonnement. Celui d'essayer de comprendre et d'expliquer méthodiquement l'état de cette vulnérabilité maritime sur le plan national et régional. Face à des enjeux maritimes et à la dynamique d'humanisation galopante des espaces maritimes dans le golfe de Guinée, la problématique de la sécurité et sûreté maritimes mérite un intérêt croissant. Dans ce contexte, le régionalisme par le fait maritime sécuritaire apparaît comme une véritable opportunité de repenser le rapport à la mer.

Aujourd'hui, malgré les efforts de mutualisation commune des moyens pour faire face aux préoccupations de la sécurisation maritime, la réalité de la coopération est encore très insuffisante. Par conséquent, ces aspects sécuritaires méritent qu'on en dresse un diagnostic et qu'on évalue les limites des politiques exercées jusqu'à présent. C'est incontestablement le défi que se propose de relever notre travail en essayant de traduire le panel des menaces et risques liés à la sécurité et à la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée et les réactions des différents acteurs à travers des logiques de réforme institutionnelle et des mentalités.

Il est donc important à travers ce sujet de voir où en sont les États de la région à propos de l'éveil de leur conscience maritime depuis les premières négociations ayant conduit à ce que l'on qualifia de « Yalta de la mer » (en référence à la CMB), plus particulièrement sur l'enjeu de la coopération maritime sécuritaire. Ces pays doivent impérativement s'inscrire avec leur identité dans la dynamique maritime sécuritaire qui caractérise les nouvelles relations internationales. Pour cela, nous devons comprendre un certain nombre d'aspects qui les caractérisent et qui portent sur des questions secondaires, à savoir :

- ✓ Quelles sont les atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes et quelles sont les réactions des États et d'autres acteurs concernés ?
- ✓ Comment les menaces et les risques maritimes sont-ils appréhendés par les différents acteurs ?
- ✓ Quelle plus-value la question de la sécurisation maritime peut-elle apporter sur le plan du rapport de l'État à la mer ou sur celui de la coopération et de l'intégration régionale dans le golfe de Guinée ?

Aussi, même si elles restent à vérifier, la problématique centrale du diagnostic et de l'évaluation des politiques pour une contribution conceptuelle et pratique de la sécurisation maritime régionale, et les questions secondaires, suscitent des hypothèses qui seront affirmées ou infirmées à la fin de notre étude.

- ✓ Le golfe de Guinée est caractérisé par une vulnérabilité maritime accrue liée aux atteintes à la sécurité et à la sûreté. Face à cette vulnérabilité, les États apportent des réponses limitées sur le plan de la territorialisation des espaces maritimes, la protection de l'environnement marin et le contrôle des institutions nationales et régionales.
- ✓ Cependant, au-delà du regard d'ensemble sur la vulnérabilité maritime régionale, les pays présentent des profils différents sur le plan de la considération spatiale (espace maritime et espace portuaire) et des efforts de définition et de pratique des concepts de sécurité et de sûreté. Le risque de désarticulation de la conception et de la pratique sécuritaire maritime peut survenir et représenter un danger pour ces maritimités régionales balbutiantes en recherche d'affirmation identitaire.
- ✓ Aussi, la nécessité d'instaurer un état de sécurisation maritime par l'absence et la réduction de la menace et du risque peut contribuer à façonner un rapport de l'État à la mer à travers la dimension de la gestion du conflit. De même, si les efforts

d'intégration régionale côté terre piétinent pour de nombreuses raisons, le fait maritime sécuritaire peut offrir une opportunité de repartir sur de nouvelles bases d'un régionalisme de conviction.

Par ces hypothèses, on peut aussi déceler un autre objectif de notre étude. Celui d'une démarche méthodologique qui consiste à faire ressortir les limites des formes conceptuelles sur la coopération régionale avant de proposer les principes fédérateurs d'une nouvelle vision partant de la mer. Car, bien trop souvent la coopération régionale est un terme à la mode mais que très peu de régions semblent reconfigurer à leurs propres réalités. Pour nous, elle n'offre aucune garantie de réussite dans les relations interétatiques sur une ou des questions précises. Les pays du golfe de Guinée font partie de ceux qui pensent que l'idée d'une coopération régionale par l'approche dite *top-down* résoudrait à elle seule l'épineux problème de l'insécurité maritime dans leurs eaux. Ce qui est totalement illusoire dans la mesure où nous pensons que le contexte régional de la coopération doit plutôt se prêter en priorité à une approche dite *bottom-up* qui n'exclut pas la démarche procédurale descendante.

III - Méthodologie, articulations et limites de l'étude

A – Du caractère méthodologique complémentaire de l'induction et de la déduction…

Tout travail scientifique digne de ce nom mérite d'avoir recours à une méthodologie afin que sa présentation puisse s'illustrer par procédure ordonnée, visant non seulement à comprendre la démarche scientifique, mais aussi les résultats de la recherche. À ce sujet, Madeleine GRAWITZ (2001) déclare que *« La méthode est comme l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontre, les vérifie »*. Certes, loin de n'incarner qu'un seul champ disciplinaire, notre travail ne déroge pas à cette règle pour la collecte de l'information utilisée et pour la démarche méthodologique devant rendre compte de la dynamique spatiale et fonctionnelle observée sur la question de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Ainsi, la recherche de généralisation à partir de quelques cas observables, de même que la vérification d'une hypothèse sur un cas d'observation, ont été des démarches parfois complémentaires qui ont guidé notre raisonnement. Autrement dit, les logiques de raisonnement par induction ou par déduction n'ont pas été antagonistes dans ce travail malgré la spécificité qui relève de chacune d'entre elles. À cet effet, l'observation de quelques cas d'insécurité maritime dans certains État côtiers a permis de généraliser cette réalité dans la région malgré les nuances spatiales et dynamiques que peuvent comporter ses illustrations selon les pays et leurs liens avec la mer. De même qu'une partie des propositions faites sur la sécurisation maritime dans la région sont des logiques exogènes sans effet de transposition mécanique et dont l'efficacité tend à être progressivement démontrée dans les pays et régions d'origine. Leur apport peut incontestablement nourrir la réflexion sur la maritimité par la sécurisation dans les pays de notre zone d'étude comme le démontre les scénarios sur la nécessité d'une stratégie nationale avec le cas d'étude sur le Gabon. Mais, pour que ces démarches méthodologiques complémentaires puissent rendre compte des réalités observées ou envisagées, nous avons dû avoir recours à la collecte et à la gestion de l'information dans une logique cohérente et diversifiée à travers trois modes traduisant l'aspect théorique et pratique.

Le travail de recherche bibliographique et la compilation des données statistiques et surtout analytiques ont constitué les sources essentielles de l'approche théorique de la collecte et la gestion de l'information sur le domaine maritime du golfe de Guinée, plus précisément sur la problématique de la sécurisation. Cette recherche bibliographique a été principalement menée dans des bibliothèques et les centres de documentation dans des pays comme la France, le Gabon, le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Ghana. Adossée à un modeste bagage bibliographique des années d'études antérieures à celles de la thèse, notre recherche a porté sur la consultation des ouvrages généraux et spécialisés, ainsi que sur des rapports traitant de près ou de loin de la question dans notre zone d'étude principalement, mais également en France, Chine, Norvège et Union européenne.

En effet, réputé comme étant un grand pôle scientifique de référence pour les questions liées à la mer et au littoral, l'université de Nantes par l'intermédiaire de son Institut de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN) auquel nous appartenons nous a livré les richesses bibliographiques de ses bibliothèques, centres de documentation et laboratoires associés aux questions maritimes africaines. Nous avons pu consulter en permanence les écrits des générations passées qui ont contribué à l'émergence de la géographie maritime française et *nantaise* qui, en dépit des nouvelles orientations s'intéresse encore aux mers africaines. Nous en avons fait l'aimable expérience en parcourant l'immense littérature maritime africaine disponible sur le golfe de Guinée à propos de la problématique de la sécurisation. Cette recherche a donc été indispensable à la bonne connaissance théorique de notre sujet pour tenter de maîtriser les concepts clés et les réalités pratiques hétérogènes évoquées par de nombreuses références bibliographiques. Une étape théorique qui n'a pas manqué de nous rappeler l'intérêt croissant pour les questions liées à la sécurisation maritime dans le monde, en Afrique et plus particulièrement dans la région stratégique du golfe de Guinée. Un intérêt qui traduit par la même occasion le vaste champ des éléments couverts par le sujet et la complexité à le traiter. Pour cela, les bibliothèques de l'université de Nantes et celles de certaines sections (Géographie, Sociologie, Histoire, Droit et Sciences Économiques, Sciences et Techniques, École nationale supérieure maritime (ENSM)) ont constitué nos principaux repères. Les questions liées à la problématique de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée y sont quelques peu abordées de façon disparate mais avec une description renouvelée qui essaie de s'arrimer aux évolutions rapides et à leurs impacts sur le terrain. Une exigence de rapprochement que nous a permis de combler l'approche pratique par les missions de terrain.

S'il est vrai que la recherche bibliographique s'est également poursuivie pendant nos missions de terrain, un séjour de recherche effectué de février à juillet 2010 dans quatre pays de notre zone d'étude (Gabon, Cameroun, Côte d'Ivoire, Ghana) a constitué l'essentiel de nos investigations sur le terrain pour apprécier et évaluer les réalités de l'insécurité maritime régionale. De façon générale, cette mission a été couronnée de succès par le rendement des informations et de l'expérience que nous avons pu recueillir pendant les différents déplacements en mer, sur les sites portuaires et les administrations publiques et privées maritimes, mais aussi pour les stages effectués au Gabon à la Direction Générale du Droit de la Mer et au Port Autonome d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Nous avons pu nous rendre compte de l'extrême vulnérabilité maritime des pays du golfe de Guinée et de la nécessité de réinventer leur identité maritime par la question de la sécurisation.

C'est aussi ce qu'attestent nos différents points de vue exposés lors des communications à des colloques, séminaires et journées de réflexion auxquels nous avons participé en France particulièrement et dans les pays africains visités. Il faut aussi signaler que

pour les besoins pratiques liés à notre sujet, nous avons participé à des séminaires de formation sur la sécurité à bord des navires (gestion du feu à bord du navire) et à la sûreté du navire qui a été sanctionné d'une attestation délivrée par l'ENSM de Nantes en 2010 en qualité d'Agent de Sûreté du Navire (ASN), dit *Ship Security Officer (SSO)*.

L'immersion dans la pratique sécuritaire comme l'exige le caractère du sujet et l'approche théorique nourrie par la recherche bibliographique ont permis de maîtriser notre problématique aux réalités polymorphes et complexes. C'est d'ailleurs de là que provient l'une des premières difficultés rencontrées pour la réalisation de ce travail.

B - … aux difficultés malgré tout génératrices de cohérence articulée de l'étude

Malgré les efforts, aucune littérature ne s'accorde réellement sur les définitions des concepts de sécurité, sûreté et de sécurisation. Leur utilisation dans le domaine maritime ne simplifie en rien leur compréhension et les limites distinctives auxquelles ils renvoient entre eux et sur le large spectre des réalités couvertes. Si pour certains auteurs, la bifurcation des concepts de sécurité et de sûreté engendrée par les évènements des tours jumelles du World Trade Center en 2001 entraîne à *« l'art des questions précises »* dans le domaine maritime, cette assertion reste néanmoins difficile à matérialiser dans un milieu où les activités interagissent sous l'action anthropique et des éléments naturels. Nous étions donc confrontés à un sujet au champ d'étude très vaste qui interpelle l'interdisciplinarité et une logique d'analyse basée sur le rapport terre-mer qui n'est pas souvent évidente à cerner pour de nombreux praticiens et théoriciens de la sécurisation maritime. Cerner, évoquer et évaluer toutes les réalités théoriques et pratiques de la sécurité et de la sûreté maritimes dans les douze pays du golfe de Guinée auraient été un exercice long et fastidieux, avec tous les caractères du mythe de Sisyphe. D'où la priorité accordée à certains aspects significatifs sur l'état des lieux de la région. Cette difficulté n'était pas la seule, loin s'en faut, d'autres relevant des moyens financiers et de l'accessibilité des données étaient également au rendez-vous de nos investigations.

Ne disposant pas assez de temps, nous n'avons pu couvrir l'ensemble des États de notre zone d'étude. Nos maigres moyens financiers ne nous permettaient pas de couvrir quelques États référents de la région pour apprécier la problématique sous une logique comparative entre des pays francophones, anglophones, hispanophones et lusophones, sans parler des effets de la morphologie des États (compact, insulaire et semi-insulaire, appendiculaire) et leur taille (immense, très grand, grand, moyen, petit, micro-État). Ce qui représente donc des pistes de réflexion pour les perspectives scientifiques futures. Mais pour l'heure, l'accès aux données du terrain reste une difficulté dont a énormément souffert notre travail. Au moment où les indicateurs d'un tel secteur dictent les règles de la nouvelle diplomatie maritime internationale, les réalités qui traduisent l'absence et la mauvaise qualité des informations sur ces questions sont parfois abusivement placées sous le sceau de la confidentialité dans les États du golfe de Guinée. Le pari d'exposer au grand jour le manque de culture de l'archivage et le faible capital humain sur ces questions pour espérer enclencher un véritable éveil maritime national et/ou régional est perdu dans l'entêtement d'une culture de l'approximatif et du déni de la remise en cause.

Pour autant, ces difficultés ne nous ont pas empêché de mener à terme ce travail dont les grandes articulations tentent de livrer une analyse cohérente et appréciable sur la question

de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée sous le regard géopolitique sans exclure le caractère de l'interdisciplinarité.

Organisé en quatre parties d'inégales dimensions, ce travail de thèse porte sur le diagnostic et l'évaluation des politiques pour un apport conceptuel et pratique de la sécurisation maritime régionale. À cet effet, comme l'indique le sous-titre de notre sujet, la première partie porte sur le diagnostic de la vulnérabilité maritime du golfe de Guinée. Composée de deux chapitres sur les atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes, cette partie se veut être une entrée en matière pour présenter les généralités auxquelles renvoie l'insécurité maritime. Le **chapitre I** qui porte sur les atteintes à la sécurité maritime évoque l'ensemble des aspects significatifs concernant la sécurité de la navigation et les pollutions du milieu marin, tandis que le **chapitre II** sur les atteintes à la sûreté nous livre un état des lieux sur la pêche et les trafics maritimes illicites, la criminalité maritime avec un point focal sur la question de la piraterie et du terrorisme, mais aussi sur la sûreté portuaire. Ainsi présenté, le tableau sombre des réalités maritimes régionales pousse à chercher de façon inéluctable les réponses pour expliquer cette insécurité régionale. C'est ce que tente d'apporter la deuxième partie qui se compose de trois chapitres.

Elle permet d'évaluer les différentes politiques mises en place par les États et d'autres acteurs maritimes de la sécurisation. Cela, à travers l'appréciation du droit de réponse de ces derniers dans la territorialisation, le contrôle institutionnel et la protection de l'environnement marin. Ainsi, le **chapitre III** livre cette territorialisation imparfaite des espaces et des activités qui est source de conflits maritimes au regard des enjeux régionaux. Le **chapitre IV** qui porte sur l'évaluation des institutions au niveau national et régional confirme cette réalité aux politiques faibles et désarticulées. Les aspects liés au manque de coordination des initiatives publiques nationales et une faible intégration du secteur privé témoignent d'un domaine maritime dont l'attrait se réduit à l'exploitation des ressources offshore. Il en est de même de la gouvernance régionale caractérisée par une forte balkanisation des logiques et des organisations. Les difficultés liées à la protection de l'environnement marin que présente le **chapitre V** viennent définitivement anéantir tout espoir de trouver un secteur bénéficiant d'un sursaut d'orgueil de la volonté politique même si la question de l'érosion côtière en Afrique de l'Ouest semble vouloir le démentir à travers les progrès réalisés. À travers un tel constat, il devient important d'insérer le regard du géographe pour rendre compte méthodologiquement de cette vulnérabilité maritime. C'est ce à quoi consiste la troisième partie portant sur l'essai d'analyse de la vulnérabilité maritime spatio-hétérogène.

Avec ses deux chapitres, elle montre de façon méthodologique l'hétérogénéité de la vulnérabilité des espaces maritimes et portuaires à partir d'un cas d'étude portant sur trois pays de la région (Cameroun, Côte d'Ivoire, Gabon). Le **chapitre VI** tout en présentant la méthodologie de l'analyse dresse le profil de vulnérabilité des espaces maritimes des trois États côtiers, alors que le **chapitre VII** insiste sur celui des espaces portuaires. Le bilan des deux laisse apparaître un tableau synoptique de comparaison de la vulnérabilité. Une réalité désastreuse que s'efforce de colmater les propositions sur les réformes multiscalaires dans la quatrième et dernière partie.

Cette partie remet au goût du jour la véritable question sous-jacente de la maritimité des États du golfe de Guinée et de notre intérêt à y contribuer par la problématique de la sécurisation. Là aussi, les deux chapitres qui la composent portent sur le cadre national et régional. Le **chapitre VIII** sur la nécessité d'une stratégie nationale de sécurisation pose le problème de l'identité maritime à travers les leçons à tirer d'une comparaison des maritimités

de la Norvège et de la Chine. Des apports qui méritent d'être inscrits dans une logique stratégique nationale qu'offre l'espace laboratoire qu'est l'estuaire du Komo au Gabon. Alors que le **chapitre IX**, inscrit dans la même logique des exigences de la gouvernance transversale et multiscalaire présente sur le plan régional les principes de réforme institutionnelle inspirés des réalités spécifiques à la zone d'étude, en s'appuyant sur le modèle de l'Union européenne sans en faire un « copier-coller » mécanique.

PARTIE I

LE DIAGNOSTIC DE LA VULNÉRABILITÉ MARITIME DU GOLFE DE GUINÉE

De nombreux acteurs s'accordent à reconnaître l'importance stratégique de l'espace maritime du golfe de Guinée. Ce constat est aussi évident que celui qui le succède sur l'insécurité maritime. En effet, l'insécurité est une réalité multiforme et complexe dans cet espace où se joue encore les dernières conquêtes des territoires partant de la terre. C'est d'ailleurs un constat qui n'est pas exclusif à la mer du golfe de Guinée comme le fait remarquer Mohammed BEDJAOUI (2003) lorsqu'il déclare que *« Jadis, aux temps des grandes découvertes, lorsque les voiles de l'Europe se gonflaient aux vents des conquêtes, l'homme s'était approprié la terre par la mer. Aujourd'hui il conquiert la mer par la terre »*. Pour autant, cette conquête désordonnée présente des spécificités pour les espaces maritimes des douze qui constituent la zone d'étude du golfe de Guinée.

Des réalités de nuisance au potentiel insoupçonnable s'amplifient ou continuent de faire leur apparition dans les eaux maritimes et les espaces portuaires du golfe de Guinée, plongeant ainsi la région dans un état de vulnérabilité totale dont les échos vont bien au-delà des frontières endogènes pour titiller l'inquiétude du monde maritime international. Aussi, des conditions naturelles amplificatrices du risque d'insécurité à l'expansion en mer des problèmes terrestres socio-politiques et économiques, les pays du golfe de Guinée présentent un profil de vulnérabilité qui est jumelé à l'évolution des enjeux maritimes. Triste paradoxe d'une région où l'intérêt pour la mer et ses activités pourraient représenter bien plus qu'un simple espace « nourricier ».

À travers ce constat à sonnette d'alarme, une première question vient bousculer notre raisonnement. Quels sont les aspects qui illustrent cet état d'insécurité maritime dans le golfe de Guinée ? C'est l'interrogation à laquelle s'efforce de répondre les deux chapitres de la première partie de ce travail.

CHAPITRE I

LES ATTEINTES À LA SÉCURITÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Les aspects liés à la sécurité maritime sont nombreux et multiformes. Ces aspects doivent être pris en compte dans leur globalité par les États africains qui souhaitent « *penser la mer* ». Mais dans cette vision globale, les pays du golfe de Guinée collectionnent bien plus de mauvaises notes qu'autre chose, car la sécurité de la navigation est très défaillante malgré quelques progrès que l'on peut enregistrer dans divers domaines (**Section 1**). Certes ces insuffisances s'expliquent parfois par le fait que la sécurité est tributaire des conditions naturelles peu propices à l'installation de certains équipements par rapport au choix des sites portuaires, mais aussi les difficultés inhérentes des autorités publiques à assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Dans une région réputée pour l'abondance des ressources pétrolières offshore, les cas de pollution en référence à l'exploration et à l'exploitation de ces ressources sont nombreux dans le domaine marin et côtier (**Section 2**). C'est avec impuissance que les autorités publiques et les populations littorales constatent diverses formes de pollution qui menacent chaque jour la stabilité les écosystèmes ainsi que la santé des populations. Loin de l'image tronquée d'une cartographie mondiale de l'accidentologie des pétroliers où les côtes africaines sont absentes des espaces de déversement, une analyse à l'échelle locale et nationale montre l'effet dévastateur des « pollutions silencieuses » par les hydrocarbures et d'autres formes d'atteintes à l'environnement et à la santé humaine.

Si l'opinion générale admet sans hésitation que le golfe de Guinée est une région dangereuse pour la navigation maritime internationale, il n'en demeure pas moins que tout reste à le prouver par des aspects concrets. L'analyse qui ressortira de ce chapitre tentera de traduire au mieux cette situation des États qui baignent dans un environnement maritime encore loin du minimum de sécurité.

Section 1 : La sécurité de la navigation maritime régionale

Assurer la sécurité de la navigation maritime est d'abord une responsabilité des États. Ils sont les premiers acteurs responsables de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la protection du navire, de sa cargaison et de l'environnement. Cette logique universelle reconnue de toutes les conventions internationales est également valable pour les pays du golfe de Guinée qui doivent chaque jour s'assurer de leur capacité de réaction en cas de sinistre en mer mais aussi par des mesures préventives dans tous les secteurs. Outre l'intervention de l'homme en amont à travers la volonté des autorités à veiller sur la fiabilité des aides à la navigation et bien d'autres mesures de contrôle de sécurité du navire, de la formation de son personnel navigant et de l'état de sa cargaison; le milieu naturel offre des atouts et parfois des inconvénients qui peuvent rendre une telle mission très difficile. Nous allons donc évoquer les éléments de cette géographie physique marine et côtière du golfe de Guinée avant d'analyser leur relation avec l'état de la sécurité de la navigation maritime à travers les aides à la navigation, la sécurité des personnes à bord du navire et les « opérations SAR » (ou opération de recherche et sauvetage).

I.1.1- L'influence des éléments naturels sur la sécurité maritime

Les éléments naturels peuvent avoir une influence sur la sécurité de la navigation face aux objectifs de protection de l'individu, du navire, de la cargaison et même de l'environnement. Ces aspects de la géographie physique peuvent donc être des facteurs de causalité ou d'amplification dans un raisonnement analogique pouvant combiner un accident maritime résultant d'un évènement de mer dont une erreur humaine peut être à l'origine. Ainsi, il n'est pas nécessaire de consacrer une étude approfondie de toutes les caractéristiques de la géographie physique du milieu maritime et littoral du golfe de Guinée. Seules, la description de certaines d'entre elles pouvant avoir des liens étroits avec la question de la sécurité, ou même de la sûreté maritime seront évoquées dans les paragraphes suivants. Il s'agira donc des éléments de la géomorphologie et de la géologie marine et côtière ainsi que des conditions climatiques et biologiques pouvant avoir des incidences accidentogènes.

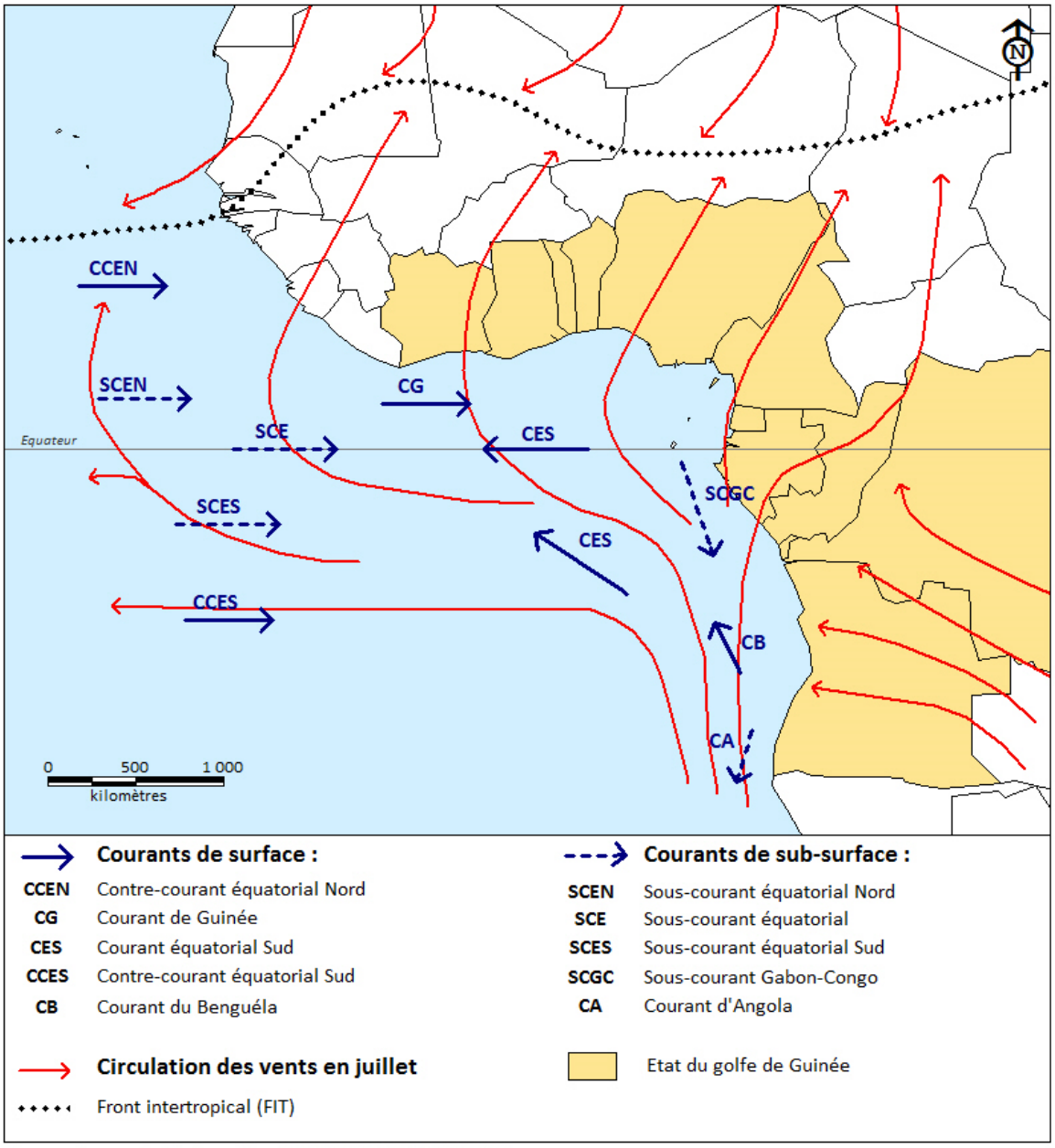
I.1.1.1. Quelques traits de la géographie physique marine et côtière pour la sécurité maritime

Appartenant à une région océanique où la température équatoriale varie peu et reste supérieure à 26 ^{o}C tout au long de l'année, la distinction entre la circulation des courants de surface[15] et sub-surface ou sub-superficielle[16] reste très influencée par l'action des vents et des courants de marée. Mais de façon générale, la circulation océanique est assez lente (GIRESSE et KOUYOUMONTZAKIS, 1973) et elle est dominée par deux grandes circulations giratoires (anticycloniques) de sens opposé (à cause de la force de Coriolis) dont l'un se situe dans l'hémisphère nord, l'autre dans l'hémisphère sud (**Carte 3**). Cette divergence équatoriale entraîne un écartement des courants de part et d'autre de l'équateur car les courants allant vers l'ouest se divisent. De ces eaux de surface, les particules d'eau situées au nord sont déviées vers le nord, tandis que les particules d'eau situées au sud sont déviées vers le sud, laissant ainsi mécaniquement la place aux eaux froides de sub-surface qui, aidées par les alizés saisonniers provoquent le phénomène de l'upwelling différentiel constaté à certains endroits de la région (GREINER et Du PENHOAT, 2001). Mais cette variabilité saisonnière est assez importante dans la mesure où son influence est fortement corrélée à celle des oscillations de courant et de hauteur d'eau observées et qui sont affectées par les vents et la marée, même si l'hypothèse de l'influence de la marée semble être écartée par l'étude de Catherine GUIAVARCH (2007). Ainsi, en été austral, la circulation cyclonique au large de l'Angola a une direction Sud-Est et elle est renforcée par la dynamique du Courant de Guinée (CG), tandis qu'en hiver austral, la circulation du Courant de Benguela (CB) est nord-ouest avant de prendre la direction ouest à l'approche de l'équateur avec le courant sub-équatorial. À cause de ces conditions météo-océaniques peu commodes, le golfe de Guinée fut longtemps jugé par les premiers explorateurs portugais comme étant une région difficile pour la navigation à voile (HISARD, 1983).

[15] Les courants de surface dans le golfe de Guinée : Contre Courant Équatorial Nord (CCEN), Courant de Guinée (CG), Contre Courant Équatorial Sud (CCES), Courant Équatorial Sud (CES), Courant du Benguela (CB).

[16] Les courants de sub-surface ou sub-superficielle du golfe de Guinée : Sous Courant Équatorial Nord (CSEN), Sous Courant Équatorial (SCE), Sous Courant Équatorial Sud (SCES), Sous Courant du Gabon-Congo (SCGC), Courant d'Angola (CA).

Carte 3 : La circulation des courants marins dans le golfe de Guinée



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011

Sources : *- B. BOURLES, 2009, Master 2 "Océanographie physique et applications". CIPMA, Chaire Unesco de l'Université d'Abomey-calavi, 193 p. ; pp 22-24*

- E. GREINER et Y. DU PENHOAT, 2001, Upwelling équatorial, in "la lettre trimestrielle du Mercator" n°3

Ce sont les vents continentaux qui, en poussant les eaux de surface vers le large tout en facilitant la remontée des eaux profondes favorisent l'upwelling. En général, les cordons en Afrique centrale sont de disposition sud-nord et ouest-est en Afrique Occidentale. En regardant l'orientation générale des cordons littoraux qui épouse le plus souvent celle de la côte en fonction de la direction du mécanisme hydrodynamique côtier (BLIVI, 1993), ce sont donc les vents marins qui l'emportent sur les vents terrestres malgré la présence d'un climat

de type équatorial caractérisé par de faibles variations de température et d'importants écarts entre les quantités et les distributions saisonnières de précipitation (deux périodes de pluviométrie maximale). Du fait de ces températures constantes, l'évaporation et l'évapotranspiration consomment la plus grande partie des précipitations surtout pendant les saisons sèches. La vitesse des vents est également assez faible dans l'ensemble malgré les saisons concernées (entre 0,5 à 6 m/s), cela au même titre que la rareté de certains évènements météorologiques comme les tempêtes qui proviennent des vents sud et sud-ouest (atlantique sud) à l'origine des vagues déferlantes qui viendront mourir sur les côtes en perdant de la puissance et par le fait de la diminution des fonds.

Hormis quelques cours d'eau au débit relativement stable (les fleuves Niger et Congo), la majorité d'entre eux varient fortement au gré des saisons et se jettent dans l'océan à travers plusieurs bras de la région. C'est avec une marée de type semi-diurne que les agitations qui atteignent la côte sont dues au vent de la mer généré par la mousson locale (relativement faible) et la houle (en moyenne 1,20 m de hauteur) générée par quelques tempêtes levées par les courants de l'atlantique sud. La biologie maritime et littorale régionale est très riche en espèces variées car le phénomène d'upwelling et d'autres conditions climatiques rendent les eaux côtières très poissonneuses, sans oublier le paysage littoral dominant de forêts de mangrove – lieu privilégié de reproduction des espèces halieutiques – qui offre une riche biosphère.

La morphologie des côtes présente un profil général très diversifié avec des côtes basses en général à cause de l'influence des variations du niveau marin pendant l'Holocène. *« La disposition morphologique présente plusieurs alignements de cordons différenciés par la nature des faciès, des systèmes lagunaires constitués en de véritables écosystèmes, des systèmes estuariens et des zones humides adjacentes assez étendues»* (BLIVI, 1993). Sur le linéaire côtier, on y trouve de façon quasi-continue une morphologie dominée par quatre grands types de côtes : côtes à rias, côtes à lidos, côtes deltaïques et côtes rocheuses et à falaises. Les côtes à rias sont le fait de côtes estuariennes comme on peut le remarquer dans les estuaires de la Volta (entre le Bénin et le Togo), du Cross River (Nigéria), du Komo (Gabon) ou du Rio del Rey (Guinée Équatoriale). Les côtes à lidos sont les cordons littoraux qui isolent les lagunes. On peut les trouver au sud du Gabon dans la région de Mayumba, sur les côtes ghanéennes et ivoiriennes. Les grandes accumulations qui caractérisent les côtes deltaïques correspondent à la sortie des grands fleuves de la sous-région. Quant aux côtes rocheuses et à falaises, elles sont très peu représentatives car la nature générale des roches qui les composent est souvent très sensible à la déformation active du mécanisme des agents hydrodynamiques côtiers. Le littoral du golfe de Guinée est par endroit une zone de contact entre plusieurs cordons littoraux récents (sables roux), anciens (sable gris), de lagunes côtières ou de marais maritimes. Ainsi, par endroit, *« Les cordons littoraux issus de la dérive littorale ouest-est forment les rias et créent des lacs et lagunes côtières ou des marais inondables en période de hautes eaux »* (DEGBE, 2009).

Appartenant à une marge passive, la région a une histoire géologique qui repose sur deux phases : la première concerne la mise en forme structurale, et la seconde, l'activité sédimentaire au cours des différentes phases de formation. Si la mise en forme structurale repose sur la théorie de la dérive des continents avec la dislocation de *la Pangée* depuis le jurassique supérieur jusqu'au tertiaire et qui a vu la formation progressive de l'océan Atlantique au même moment que celle de la côte, l'empilement sédimentaire de cette marge passive a été fait en trois phases discontinues : du jurassique supérieur au crétacé inférieur, du

crétacé inférieur à l'éocène, et enfin, du miocène à l'époque actuelle (NDOUTOUME NGOME, 2007). Il est vrai que les deux premières périodes sont des phases de dépôt et de consolidation sédimentaire, mais la troisième est marquée par la stabilisation de la marge continentale (absence de grands mouvements sédimentaires) et de celle des dépôts rapides ralentis par la dernière transgression flandrienne. Ainsi, la majorité des principaux bassins sont souvent drainés par des cours d'eau majeurs qui alimentent encore l'activisme sédimentaire en étant aidé par certaines conditions terrestres sur les éléments météorologiques (vent, précipitations) et morphologiques (pentes, courants). Ce sont généralement des sédiments fins résistants à l'abrasion et à la dissolution que l'on retrouve sur le linéaire côtier.

Tous ces éléments naturels évoqués peuvent avoir une influence sur la sécurité de la navigation ou sur les pollutions côtières par les hydrocarbures. Ils peuvent impacter les conditions de navigation soumises aux aléas nautiques et atmosphériques et les risques d'accidents nautiques en les déclenchant ou en amplifiant les conséquences. La prise en compte de ces conditions naturelles est donc un préalable afin de mieux apprécier la réduction du risque d'insécurité qui peut se produire sur le navire, sa cargaison, et pour l'homme et son milieu. Au-delà de cette capacité de l'homme à pouvoir dompter les conditions de la nature afin de se mettre à l'abri de tout danger et d'assurer des activités maritimes en toute sécurité, la nature reste assez capricieuse et n'entend pas souvent se laisser maîtriser comme on peut le constater lors de violentes tempêtes maritimes ou de dérives des courants régionaux qui peuvent influencer les conditions accidentogènes de la navigation. Bien que cela soit très peu prouvé par des études scientifiques, les mauvaises conditions de la météo-océanique régionale ne sont donc pas à écarter comme causes ou facteurs amplificateurs à l'origine de quelques accidents maritimes. C'est le cas dans certains accidents de pollutions par les hydrocarbures.

Paul FATTAL (2008a) insiste d'ailleurs sur la nécessaire prise en compte de ces aléas naturels (vents, état de la mer, courants, bathymétrie, conditions hydrométéorologiques, transparence des eaux ou encore la nature des fonds, etc.) lorsque survient le déversement ou comme facteur amplificateur dans la probabilité d'un accident. Les nappes générées s'étalent et se déplacent sous l'influence des vents et des courants pour finir généralement leur parcours sur les côtes, sites où les dégâts semblent mieux perceptibles par le grand public. Or, ce qu'il faut retenir c'est que, de la formation de la « nappe polluante » en mer à la prise en compte de son déplacement vers la côte jusqu'à son échouage, un certain nombre d'éléments naturels du milieu favorisent ou ralentissent les effets dévastateurs du processus de pollution que l'on observe sur les estrans. Aussi, la dérive des nappes d'hydrocarbures à la surface de la mer (profil) dépend de la vitesse ou de la force des vents et des courants régionaux (**Figure 3**), tandis que sur la côte, *la rémanence du milieu*[17] dépendra aussi de ces mêmes aléas mais avec un éventail bien plus étoffé (vents, courants, conditions climatiques et biologiques du milieu, morphologie et type de côtes, nature des hydrocarbures, période du déversement, etc.).

On peut aussi trouver une corrélation entre les éléments naturels du milieu et la sécurité de la navigation dans la mesure où ces facteurs peuvent ou non faciliter les opérations de recherche et de sauvetage. Effectivement, l'état de la mer est souvent très peu propice à des navires non adaptés. De nombreuses pirogues de pêcheurs disparaissent avec leurs équipes à bord lors des tempêtes ou lors d'une forte dérive des courants. Et, devant de tels scénarios, les

[17] La *rémanence* est le temps nécessaire à l'élimination partielle ou totale du polluant dans un milieu. Autrement dit, le temps de décontamination. Voir P. FATTAL, 2008a, *Pollutions des côtes par les hydrocarbures*, Rennes, PUR, 395 p.

autorités n'ayant pas les moyens adéquats et suffisants pour les recherches préfèrent attendre que les eaux se calment pour commencer les opérations de secours.

Outre les spécificités de chaque domaine pouvant permettre d'apprécier un ensemble d'éléments naturels comme référentiel commun d'évaluation du risque en cas de pollution des côtes par les hydrocarbures ou de facteur pouvant compliquer les opérations de secours, le golfe de Guinée reste néanmoins une région où l'importance des activités pétrolières en mer est confrontée sans cesse à des conditions naturelles du milieu qui peuvent donc amplifier ou ralentir l'état d'une pollution marine venant de la mer ou partant des côtes. C'est pourquoi, il parait important de souligner d'autres caractères de la géographie physique maritime et côtière pouvant influencer les conditions de la navigation maritime dans son ensemble, notamment, les conditions nautiques de nombreux ports régionaux qui n'offrent guère de sites sécurisants par la nature de leur emplacement.

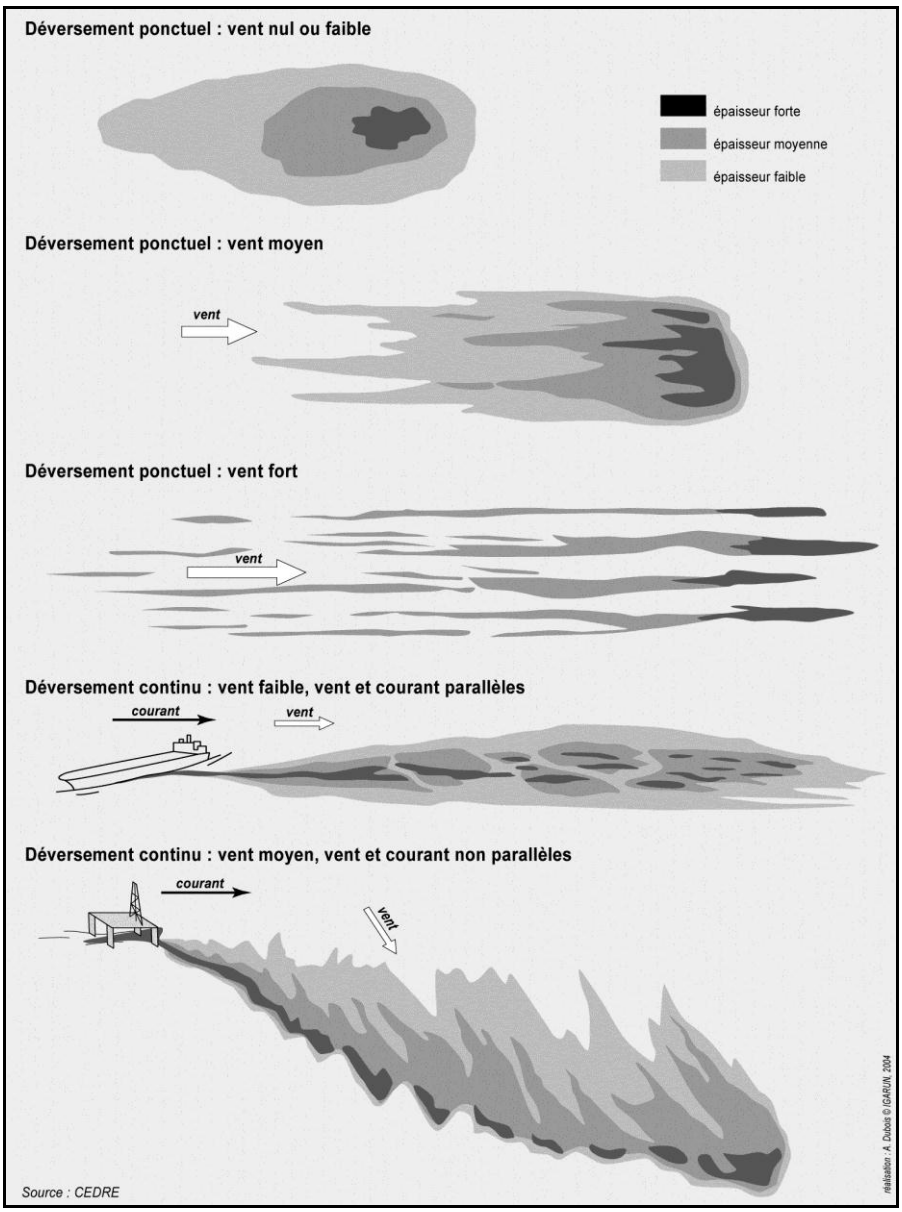


Figure 3 : Déplacement des nappes de pétrole en fonction du courant et du vent

I.1.1.2. Le contexte nautique dans l'emplacement des sites portuaires et la sécurité

Il est important de rappeler qu'en évoquant la notion de *site portuaire*, André VIGARIÉ (1979) insiste sur les conditions physiques, autant pour leurs caractéristiques nautiques que terrestres. Ainsi, le site portuaire est composé du *site nautique* et du *site terrestre*. Le premier définit tous les éléments du milieu susceptibles d'avoir des répercussions sur la conduite des navires (en l'occurrence les conditions atmosphériques et les conditions hydrauliques). Quant au second, il concerne les relations entre l'équipement portuaire et le cadre physique de son implantation (aspect sur l'état de la côte en rapport avec les facteurs comme la facilité d'accès ou le plan d'eau). Aussi, bien qu'on parvienne avec les technologies modernes à surmonter certaines conditions physiques du milieu, celles-ci continuent néanmoins à influencer la sécurité de la navigation (conditions d'accès), le séjour au port (temps d'attente des navires), voire sur la sûreté du navire.

Dans le golfe de Guinée, selon les différents faciès côtiers évoqués, les difficultés nautiques de chaque port reposent sur ces facteurs généraux qu'il faut composer avec les spécificités du caractère hydrodynamique interne à chacun des sites, même si dans l'ensemble, ils connaissent tous avec acuité le problème de l'envasement et de l'ensablement. Autrement dit, la question de la dynamique sédimentaire dans les bassins portuaires de la région reste une préoccupation majeure car son influence considérable entraîne des problèmes de sécurité et de sûreté.

Ce qu'il convient déjà de retenir à propos de ce phénomène d'ensablement ou d'envasement (sédimentation), c'est qu'il est de prime abord naturel parce qu'il fait partie d'un processus où l'interface entre la terre et la mer est un espace instable et vulnérable à cause des facteurs hydrodynamiques (courants, marées, vagues, etc.), de la nature des fonds et des propriétés caractéristiques des matériaux déposés (vase, sable). Et, avec l'intervention humaine sur le choix de l'emplacement des sites portuaires et par la construction d'autres ouvrages maritimes (digues, jetées, quais, pontons, etc.), le phénomène naturel est perturbé, entraînant ainsi une modification du transit littoral ou une sédimentation différentielle par endroit (engraissement ou érosion de sédiments). En clair, *« l'envasement dans un bassin portuaire dépend d'une part des conditions environnementales comme la courantologie et la turbidité des eaux et d'autre part de l'hydrodynamique interne associée à la configuration des ouvrages maritimes »* (SANCHEZ et DELANOË, 2006). Il existe donc des sites où cette activité sédimentaire, perturbée par les facteurs hydrodynamiques, est très importante comme dans les lacs, les zones latérales des fleuves, les barrages, les estuaires et les zones océaniques protégées de l'action de la houle (SANCHEZ, 2000).

De par leur nature comme sites de mélange d'eau douce fluviale et d'eau salée marine, les estuaires sont plus particulièrement affectés par l'hydrodynamique locale qui peut être modifié (changement de la vitesse ou de la direction des courants), et le plus souvent par l'intervention humaine. Les travaux d'aménagement qui modifient les courants affectent donc la dynamique sédimentaire. Comme le rappelle Alain MIOSSEC (1998) en parlant de l'estuaire de la Loire, ces travaux humains se sont focalisés pendant longtemps à artificialiser les sites sans tenir compte (ou très peu) de leurs caractères naturels, si bien que l'estuaire s'adapte certes aux sollicitations des ingénieurs de par les travaux multiples mais provoque en réaction des réponses du système, interdépendantes du milieu naturel (système des fleuves, courants, dynamique sédimentaire). Pourtant, l'estuaire reste le site privilégié pour les

implantations portuaires car il offre l'abri le plus sûr contre les dangers du large comme le vent et la houle (CABANNE, 1998).

Ainsi, dès l'instant où le cycle naturel du milieu est perturbé par la construction d'un port ne tenant pas compte (ou très peu) des conditions physiques du site, une telle édification devient aussitôt une « zone de piégeage » des sédiments y pénétrant, et par la suite, les exigences sur les opérations régulières de dragage ne tarderont par à se faire sentir. C'est le cas de nombreux ports d'Afrique, particulièrement du golfe de Guinée où la question du dragage devient un véritable goulet d'étranglement pour les budgets consacrés aux services portuaires. Il y va de leur survie car la croissance de la taille des navires ne cesse de les déclasser pour ces raisons d'accessibilité. Dans ces ports, les difficultés aiguës liées à l'envasement ou à l'ensablement se posent selon la typologie des sites rencontrés qui, selon François Edgard FAURE (2000), reprenant la typologie d'André VIGARIE (1979), repose sur trois grands groupes : les ports de front de mer, les ports de lagune et les ports d'embouchure fluviale (**Tableau 1**).

Sur la base du contact direct ou indirect avec la mer en fonction du site, il faut d'abord distinguer deux catégories de ports : les ports continentaux et les ports maritimes. Les ports continentaux sont reliés par un système fluvial d'importance qui dessert généralement l'arrière pays. Dans cette catégorie il y a des ports situés dans un delta, en marge d'un delta, à proximité d'un estuaire ou le long d'un fleuve ou d'une rivière. Quant aux ports maritimes, ils ont un accès direct sur la mer. Ils se situent dans les baies et les sites protégés. On peut encore affiner cette classification à grande échelle et l'adapter aux réalités des sites du golfe de Guinée.

Ainsi, les ports de front de mer sont ceux qui comme leur nom l'indique font directement face à la mer. Ces ports exigent fortement la construction de certains ouvrages de protection tels que de longues digues ou des barres (ou jetées) afin de protéger au mieux le bassin portuaire de l'action des vagues de l'océan. C'est le cas des ports de Takoradi et Tema (Ghana), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin), Kribi (Cameroun), Bata (Guinée Équatoriale), Pointe-Noire (Congo), et de Luanda (Angola). Quant aux ports de lagunes, ils sont dans des bassins lagunaires et leur accès est le plus souvent conditionné par l'aménagement d'un canal d'accès comme on peut le constater au port d'Abidjan et de San Pedro (Côte d'Ivoire), et celui de Lagos-Apapa (Nigéria). Enfin, les ports d'embouchures fluviales sont situés à la sortie d'un cours d'eau important qui s'évase vers l'aval et dans lequel pénètre amplement la marée. C'est le cas de Port Harcourt (Nigéria), Douala (Cameroun), Owendo et Port-Gentil (Gabon) et Matadi (République Démocratique du Congo (RDC)). Au-delà donc des conditions hydrodynamiques spécifiques à chaque milieu, les ports d'embouchure fluviale sont les plus affectés par le problème d'envasement car ils sont abrités non loin des zones de forte turbidité (embouchure). Aussi, dans le golfe de Guinée, on peut aisément établir un lien entre la profondeur des chenaux, rades et quais (conditions de marnage et types de côtes) et la capacité d'accueil des ports (fréquentation portuaire en fonction du tirant d'eau des navires). Car, en fonction des conditions du site et des efforts consentis dans le dragage d'entretien, une influence s'établit sur la capacité du port à recevoir les grands navires à fort tirant d'eau.

Tableau 1 : Typologie des sites portuaires dans le golfe de Guinée

Pays	Principaux ports	Nature du site portuaire		
		front de mer	lagune	embouchure fluviale
Côte d'Ivoire	**Abidjan**		**x**	
	San Pedro	**x**		
Ghana	**Tema**	**x**		
	Takoradi	**x**		
Togo	**Lomé**	**x**		
Bénin	**Cotonou**	**x**		
Nigéria	**Lagos/Apapa**		**x**	
	Port Harcourt			**x**
Cameroun	**Doula/Bonabéri**			**x**
	Kribi	**x**		
Guinée Équatoriale	**Malabo**	**x**		
	Bata	**x**		
Gabon	**Owendo**			**x**
	Port-Gentil			**x**
République Démocratique du Congo (RDC)	**Matadi**			**x**
	Boma			**x**
Congo	**Pointe-Noire**	**x**		
Angola	**Luanda**	**x**		
	Lobito	**x**		
Sao Tomé et P.	**Sao Tomé**	**x**		

Source : Tableau réalisé par l'auteur sur la base des observations personnelles et des documents suivants :
- F.E. FAURE, 2000, *L'Afrique occidentale et le commerce maritime : contribution à l'étude de la conteneurisation des échanges maritimes et du développement du multimondialisme* , Thèse de doctorat en Géographie, 306 p., pp. 230-276.
- A. VIGARIE, 1979, *Port de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 496 p., pp. 52-57.

En général, dans ces ports régionaux, les profondeurs au niveau des quais (chenaux et rades) sont relativement faibles car elles dépassent rarement la moyenne de 7 m en marée basse et 12 m en marée haute, et elles le sont encore moins après de longues périodes d'envasement causées par l'activité des courants sur les côtes des fonds où la topographie sous-marine laisse entrevoir une faible inclinaison de la pente du plateau continental jusqu'à 100 m, hormis la région de Côte d'Ivoire où l'abrupt se forme rapidement et fait face au fameux canyon du « Trou sans fond » (MARTIN, 1974).

Les campagnes de dragage d'entretien se font en grande partie avec des dragues suceuses par méthode de *« clapage en mer »* qui est une opération consistant à déverser en mer des substances, en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond. Il est très difficile d'estimer exactement la fréquence de ces campagnes de dragage dans les différents ports mais au regard de leur coûts exorbitants[18], elles sont de moins en moins

[18] Pendant notre mission de terrain au port d'Owendo en mars 2010, nous avons pu avoir l'information selon laquelle une campagne de dragage coûtait au port environ 30 millions de francs cfa par jour (1 euros = 655, 957 francs cfa). La campagne qui avait lieu pendant notre mission devait durer trois jours, soit une estimation de 90 millions que le port devait débourser. De plus, les autorités nous ont aussi affirmé que c'était le même dragueur

régulières. Or, en saison des pluies, le phénomène d'envasement est encore plus accentué ; de ce fait, il exige un dragage périodique plus régulier. Selon la réglementation en vigueur, les autorités imposent des opérations de pilotage aux navires visiteurs aux abords des approches portuaires. Mais, cette mesure de « pilotage imposé » est parfois une façon voilée de contourner l'épineuse question de l'envasement portuaire ou de l'ensablement des passes d'entrée lorsqu'elle ne fait pas l'objet d'une forme illicite de réglementation par des activités encore plus destructrices des estrans : l'extraction illicite du sable des plages (**Photo 2**). Comme le prouve les images, les autorités du port de Kribi font face au problème de l'ensablement de la passe Kienké (**Photo 1**), mais paradoxalement devant cette « impuissance » ils laissent se développer l'activité d'extraction de sable sur la passe d'entrée du port et sur la plage juste à proximité.

Il ne faut pas également oublier l'aspect des marées de faible amplitude qui caractérisent les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, et malgré les écarts d'amplitude d'un pays à l'autre, elles ne dépassent pas 3 m en général (**Tableau 2**). Les conditions de marnage laissent très peu de marche à la tergiversation pendant les « conférences portuaires »[19] car les acteurs doivent rapidement saisir les opportunités des périodes favorables à des marées hautes pour gagner en plus quelques mètres de profondeur pour les navires ayant un fort tirant d'eau.



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, avril 2010

Photo 2 :
Ensablement de la passe Kienké à l'entrée du port de Kribi

qui officiait dans tous les ports de la sous-région de l'Afrique Centrale (zone CEMAC). Aucun port n'avait véritablement les moyens de s'offrir personnellement un dragueur de cette envergure.

[19] La *conférence portuaire* est une réunion quotidienne que tiennent les acteurs des différents opérateurs portuaires et les agents de l'autorité publique portuaire afin de décider des conditions de chargement/déchargement des navires à quai. Cette réunion fixe donc les critères de passage des navires devant accoster ou quitter le port dans des conditions de marnage sécurisées.

Photo 1:
Extraction illicite de sable à proximité du port de Kribi (rive gauche de la passe Kienké)



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, avril 2010

Tableau 2 : Les conditions nautiques de quelques ports du golfe de Guinée

Pays	Ports	Marée							Houle		
		niv.max (m)	niv.moy (m)	niv.min (m)	**marnage (m)**	diff./2 (P.M/h)	flot (m/s)	jusant (m/s)	période (sec.)	longueur d'onde (m)	amplitude (m)
Cameroun	**Douala**	3,00	1,50	0,20	**2,80**	12h00	0,75	1,00	Clapot de 20 cm	2 à 12	1,20
	Kribi	2,30	1,04	0,30	**2,00**	12h00	0,40	0,40	5 à 15	2 à 12	1,20
Gabon	**Owendo**	2,50	1,40	0,20	**2,30**	12h00	1,0	2,25	10 à 12	-	0,3 à 0,06
	Port-Gentil	2,50	1,20	0,20	**2,00**	12h00	0,5	-	-	-	-
Côte d'Ivoire	**Abidjan**	1,80	0,74	1,20	**1,20**	12h00	-	-	6 à 16	1,30	-

Source : AGPAOC, 1984, *Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Document du Comité Technique et de la protection de l'environnement, 36 p.

Tous ces aspects des conditions nautiques du site portuaire influencent directement ou indirectement la sécurité et même la sûreté de la navigation. De manière directe, l'absence de prise en compte des mauvaises conditions nautiques de la navigation peut être à l'origine de nombreux accidents. Le problème de l'envasement et de l'ensablement qui est récurrent dans certains sites portuaires exige des opérations régulières de dragage pour l'entretien de la profondeur des quais et des chenaux, ainsi que le pilotage qui doit éviter le piégeage des hélices ou une partie de la coque du navire dans la boue créée par les zones à forte sédimentation. Cette question des profondeurs n'est pas sans lien avec les risques d'accidents des navires. Et, de façon indirecte, les conditions nautiques créent d'autres exigences qui peuvent être source d'insécurité.

En effet, pour tenter de contourner les exigences naturelles du milieu pour l'implantation d'un port, des aménagements comme les barres, les digues, les jetées et les appontements sont souvent construits. Malheureusement, ils peuvent aussi gêner les manœuvres des navires et augmenter les risques d'accident. Vu la configuration de certains de ces aménagements, les problèmes d'accès sont souvent évoqués par la question des manœuvres difficiles que les capitaines sont souvent amenés à faire en cas d'absence de

pilotage. Tous ces facteurs peuvent avoir une influence sur le « temps d'attente »[20] en rade ou à quai (déchargement ou chargement). Il est généralement trop long. Certes, il varie en fonction du type de navire et de bien d'autres facteurs, mais l'attente de meilleures conditions de la marée est l'une des raisons souvent évoquées. Cette difficulté offre aux acteurs malveillants la latitude d'organiser une attaque du navire comme nous le montrerons dans le deuxième chapitre concernant les atteintes à la sûreté. Cependant, la question de l'envasement soulève un autre problème qui, pour l'instant ne semble pas encore attirer l'attention des autorités portuaires africaines, celui de la réutilisation ou de la valorisation des sédiments dragués. Un important mélange de matériaux aussi diversifié qualitativement et quantitativement selon les sites portuaires (**Tableau 3**).

Tableau 3 : Les caractéristiques sédimentaires dans quelques ports du golfe de Guinée

Pays	**Ports**	**Consistance des matériaux dragués**		
		volume à draguer (m^2)	nature des matériaux	fréquence de dragage
Gabon	**Owendo**	300 000	**vase, sable, débris ligneux et spongieux**	**chaque année**
Cameroun	**Douala**	3 000 000	**vase, sable fin, moyen et grossier**	**chaque année**
Congo	**Pointe-Noire**	500 000	**vase, sable**	**Port : 2 ans Chenal : 5 ans, soit tous les 5/6 ans**
Côte d'Ivoire	**Abidjan**	300 000	**argile, sable vaseux, sable fin, moyen et grossier, vase**	**tous les 10 ans**

Source : AGPAOC, 1984, *Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Document du Comité Technique et de la protection de l'environnement, 36 p.

Effectivement, réputés pour avoir des « rades sales » à cause de la concentration de multiples activités (port minéralier, port à bois, terminaux pétroliers, etc.) et de l'absence des équipements pour le traitement des déchets portuaires et ceux des navires en escale, les sédiments issus du dragage sont le plus souvent « contaminés ». C'est souvent loin d'être de la simple vase portuaire issue de l'action hydrodynamique sous-marine, mais plutôt un mélange de cette dernière avec de nombreux déchets provenant des activités portuaires à terre et en mer. Dès cet instant, ces sédiments se doivent d'être traités comme des « déchets » et par la même occasion, leur réutilisation ou leur évacuation méritent d'être faites en respectant certaines normes conventionnelles de leur catégorie. Dans le cas du golfe de Guinée, la réalisation du clapage en mer dans la plupart des ports ne laisse aucune place à une revalorisation des sédiments dragués. Or, l'espace portuaire est sans conteste un milieu de mélange de différents éléments minéralogiques et biologiques (bactéries, organismes vivants, etc.) que transportent les vecteurs que sont les navires. Il est par conséquent un milieu où les contaminations sont courantes et peuvent affecter l'environnement par de nouvelles invasions non adaptées et entraîner une perturbation du milieu naturel marin et littoral. La réutilisation des sédiments marins de dragage n'est pas une simple opération à envisager car elle nécessite la prise en compte d'un grand nombre d'éléments et une méthodologie adaptée. Pour cela, il

[20] Pour mieux apprécier la notion du « temps d'attente » dans les ports de la région, il faut tenir compte d'un certains nombre de facteurs qui vont bien au-delà des conditions nautiques (exemples : les procédures de douane, la manutention, les équipements, la capacité d'accueil, etc.).

faut connaître les propriétés physico-chimiques et biologiques de ces éléments et définir une méthodologie de leur utilisation (LEVACHER *et al.*, 2008).

Si pendant longtemps la plupart des ports ont été construits à une époque où la prise de conscience des aspects environnementaux n'étaient pas ce qu'elle est aujourd'hui, la nécessité d'un regard précis sur le milieu et les sédiments dragués dans un but de revalorisation (remblai, agriculture, etc.) est un enjeu auquel les politiques portuaires de la région du golfe de Guinée doivent s'intéresser si elles veulent rester compétitives dans des logiques concurrentielles où la prise en compte de l'impact environnemental occupe une place de plus en plus grande.

I.1.2- La sauvegarde de la vie humaine en mer et sur le littoral

Durant des années, l'édification de la réglementation maritime internationale s'est focalisée sur la protection du navire et de sa cargaison en se souciant très peu de la sécurité de l'homme. Ce n'est que progressivement que ce dernier a retrouvé une place capitale au centre des préoccupations majeures de par des conventions piliers de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) portant sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS[21]), la formation des gens de mer (Convention STCW[22]) et les mesures de sauvetage en mer (Convention SAR[23]). Pour tenter d'arriver à un niveau appréciable de sécurité des personnes et des biens à bord des navires, il a fallu également tenir compte du milieu océanique avec les aides à la navigation, mais aussi de tout ce qui est en rapport avec les personnes (passagers et personnels navigant), de la cargaison à bord (bagages et marchandises), et du navire lui-même (normes de construction). Même si nous n'aborderons pas la question des normes de construction et de cargaison à bord pour des raisons techniques que nous ne pouvons prétendre maîtriser, nous allons tenter de dresser un état des lieux des facteurs qui concourent à la sauvegarde de la vie humaine en mer dans la sécurité de la navigation maritime régionale.

I.1.2.1. L'état des lieux sur les aides à la navigation maritime

La notion d'*aides à la navigation* est bien trop souvent réduite aux moyens matériels utilisés pour la signalisation et le balisage maritime. Or, à y regarder de près, la définition de l'expression *aide(s)* laisse planer une énorme liste de possibilités pouvant répondre au fait de faciliter la navigation maritime et cela par des moyens humains (capitaine et personnel navigant), matériels (signalisation maritime, documentation nautique, moyens naturels) et des moyens modernes pour la surveillance du trafic (satellites et radiophoniques). Une autre distinction peut reposer sur le fait de différencier les moyens internes (compas, le loch, radar et sonar de direction, carte marine, etc.) et externes au navire (la responsabilité des États : signalisation et balisage maritime). En somme, un nombre impressionnant d'objets et de politiques peuvent satisfaire ce critère d' « *aider* » à la navigation maritime, et donc permettre au navigateur de se positionner et de conduire correctement son navire d'un point à un autre

[21] SOLAS: Safety Of Life at Sea.

[22]Elle fut d'abord la Convention STCW de 1978 avant de subir des modifications dans ses annexes depuis 1993. Ces modifications furent apportées en 1995 et elle devint ainsi la Convention STCW – 95 ou Convention de 1995.

[23] Le terme « opérations SAR » désigne les opérations de recherche et de sauvetage en mer. SAR = *Search and Rescue* en anglais.

dans les meilleures conditions de sécurité (VIEUBLED, 2004). Cependant, nous ne nous intéresserons qu'à certains d'entre eux pouvant être directement liés à une éventuelle accidentologie maritime due à l'absence ou au mauvais état du balisage. Autrement dit, il s'agira d'apprécier dans le golfe de Guinée l'état général de la signalisation et du balisage dans les approches portuaires (phares, bouées, feux, balises, stations radiophoniques et météorologiques) et aussi celui des services de remorquage et de pilotage.

Dans un souci d'harmonisation des règles, la signalisation maritime repose sur une codification mondialement reconnue et qui tient compte des différentes régions maritimes (**Figure 4**). C'est par « les Livres des feux et des signaux de brume »[24] que sont décrits les établissements de signalisation maritime, à terre ou flottant, lumineux ou porteur d'un « signal de brume »[25]. Chaque livre porte une lettre de série correspondant à une zone géographique (A, B, C, D, E, G, H, J, K, L.) et à cette série est éventuellement ajoutée une lettre désignant le volume à l'intérieur de la série (les séries C, D et K comportent plusieurs volumes). La région du golfe de Guinée appartient normalement à la zone C qui couvre une grande partie de l'océan atlantique nord et sud. Cependant, il faut également retenir que les livres de cette zone sont divisés en deux volumes dont le premier couvre une partie de l'Atlantique nord (France – côte nord et ouest, Angleterre – côte sud), soit CA, et l'autre, une partie de l'océan Atlantique nord et du sud (de l'Espagne à l'Afrique du Sud) dans laquelle se retrouve notre zone d'étude (la zone CB). Les navigateurs allant de l'Espagne à l'Afrique du Sud doivent se référer aux consignes du livre de la série C dans son deuxième volume (CB).

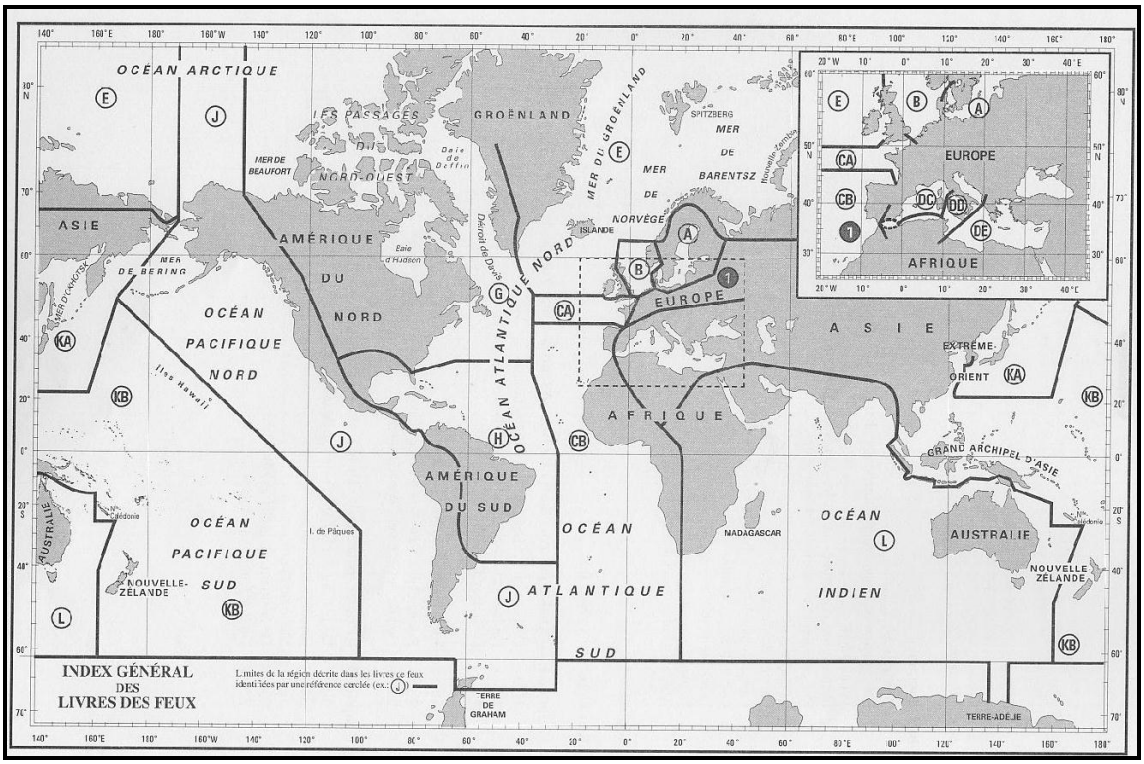


Figure 4 : Illustration de l'index des livres des feux (les zones géographiques)

[24] Les publications sont en principe renouvelées chaque année, afin de tenter d'avoir en temps réel l'état des signaux maritimes.

[25] En langage maritime pour les anciens marins, un « signal de brume » est un signal émis par une légère fumée pour signaler un brouillard de mer.

C'est incontestablement de la responsabilité d'un État d'assurer la sécurité de la navigation de tous les navires quittant ou approchant ses côtes, cela en veillant à l'implantation et à la qualité de la maintenance de son système de balisage et de signalisation maritime. Car, au-delà de leur édification, comme le précise Philippe BOISSON (1998) en évoquant la nécessité d'une bonne maintenance des bouées, *« un balisage mal entretenu serait plus dangereux qu'une absence totale de balisage »*.

C'est donc sans grande surprise que Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA (2009) dresse un bilan très accablant de la situation des aides à la navigation maritime dans les ports de la Côte Ouest Africaine (COA). L'étude de cas qu'il fait du port d'Owendo est assez illustrative de la situation de l'Afrique en général et du golfe de Guinée en particulier. En effet, la quasi-totalité des aides à la navigation ne fonctionnent plus ou n'existent plus.

En 2007, les conclusions d'une étude réalisée par l'Association Internationale des Aides à la Navigation Maritime et l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation maritime placées sous la responsabilité des administrations maritimes africaines prouvent déjà le manque de collaboration sincère des autorités à révéler l'état des lieux. Sur les 29 pays ayant fait l'objet de l'étude, très peu ont réellement collaboré en fournissant des informations exactes. L'étude révèle aussi que seuls 35% des aides à la navigation de 17 États - ayant fait preuve d'une véritable collaboration – sont conformes au pourcentage des taux de disponibilité recommandés par l'AISM, soit le fait d'avoir une fiabilité de :

- ✓ 99,8 % au moins, pour les feux d'atterrissage et d'alignement ;
- ✓ 99 % au moins, pour les autres feux fixes et bouées de navigation de grande taille ;
- ✓ 97 % au moins, pour les autres bouées lumineuses[26].

Pour ce qui est des pays du golfe de Guinée, certaines installations portuaires ne disposent plus des aides à la navigation, et pour celles qui en ont, elles sont dans un état d'obsolescence très avancé. Pour de nombreux capitaines de navire, la navigation à l'entrée du port se fait sur la base d'une expérience reposant sur la connaissance des approches portuaires. Un véritable flou existe sur les quelques rapports pouvant permettre d'apprécier la situation de ces aides à la navigation dans certains ports de la région.

Les publications de certains rapports des autorités portuaires semblent souvent laisser paraître un bon entretien du parc des aides à la signalisation maritime. C'est la remarque que nous faisons sur les autorités du port de Douala pour le rapport de mars 2010 pour ce qui est de l'état des aides à la navigation. Ce rapport – que nous avons eu le droit de lire mais sans en faire copie - mentionne de façon claire que sur un parc de 39 bouées existantes aux approches du port, 38 bouées sont encore en fonction et 33 l'étaient encore au moment de l'accident du navire *Alexandra Express* au « port Gabon »[27] la nuit du 26 au 27 janvier 2009 (**Encadré 1**). Selon les informations recueillies pendant notre enquête de terrain, les autorités portuaires ont exclu *de facto* comme cause de cet accident la défaillance de la signalisation maritime.

[26] Les autres aides non lumineuses telles que les marques de jour et les espars non lumineux ne sont pas précisées.

[27] Le « port Gabon », c'est une partie de la zone sud du port de Douala. Selon les entretiens avec le public portuaire, cette appellation se justifie par le fait que l'essentiel du cabotage sous-régional de marchandises se résume à cet espace. C'est la zone privilégiée des échanges commerciaux maritimes entre le Gabon et le Cameroun, et de bien d'autres États de la CEMAC.

Pourtant, dans nos investigations, au-delà de la remise en cause de l'énorme responsabilité humaine de l'un des deux capitaines, ce facteur n'était pas à exclure, mais comme sa considération risquait de soulever par ricochet la responsabilité de l'État du port, bon nombre d'inspecteurs ne souhaitaient surtout pas en parler. Notre interrogation s'était alimentée de la lecture du pré-rapport confidentiel de l'accident où les autorités insistaient (3 à 4 pages sur un rapport d'environ 10 pages) sur le bon état des aides à la navigation dans le port de Douala, comme si l'on voulait absolument exclure ce facteur que les témoignages affirmaient. Malgré les travaux de la commission d'enquête chargée de faire la lumière sur cet accident, aucun rapport public n'avait encore été rendu par les autorités en avril 2010, alors que l'épave se trouvait encore dans les eaux proches des quais et occasionnant par la même occasion une pollution (**Photo 3**). Mais quelques spéculations allaient bon train et elles convergeaient à attribuer la responsabilité de l'accident à la vétusté et à la défaillance des contrôles et visites de sécurité du navire.

Encadré 1 : ***Douala : un bateau coule au « port Gabon »***

« En route pour Libreville avec 1 000 tonnes de marchandises, l'Alexandra Express a été percuté par un cargo dans la nuit du 26 au 27 janvier. La nuit du 26 au 27 janvier 2009, l'Alexandra Express, en route pour Libreville au Gabon, n'est pas allé bien loin. Le caboteur a été percuté alors qu'il venait à peine de quitter le quai Boscam...

Situé en aval du port de Douala, non loin de la base navale. « Il y a un chenal non loin de la base du Bir (Bataillon d'intervention rapide). À ce niveau, notre bateau était sur la voie menant à la haute mer, indiquée par le feu rouge.

La voie inverse conduisant au port est signalée par le vert. Mais un cargo qui allait dans ce sens a rejoint notre côté. Notre embarcation est bien petite par rapport à ce grand bateau. Nous avons essayé de l'éviter mais le contact s'est produit au niveau des flancs. Le cargo qui allait livrer du ciment n'a subi aucun dommage. Le choc a laissé une entaille sur notre bateau. L'eau a commencé à envahir la cale remplie de marchandises. Pour les sauver, il fallait rapidement rentrer au quai », raconte Ibrahim Moussa, un des onze membres de l'équipage. L'Alexandra Express, d'une capacité de 1.000 tonnes, avait fait le plein de marchandises, essentiellement des vivres. À en croire Ibrahim, le bateau transportait«1.500 sacs de water fufu (pâte de manioc, ndlr), 600 sacs d'arachide, 1800 sacs de haricot, de l'huile et bien d'autres produits ».

L'Alexandra Express, propriété de Gaston Kamga, a finalement atteint la rive. Mais au bout d'une heure, il a coulé. Bien que l'équipage ait monté la garde le reste de la nuit, les « oiseaux de nuit » ont sévi. Ces individus allant en pirogue ont réussi à voler une partie de la cargaison. Au petit matin, des sacs de choux flottent encore sur les eaux noires du fleuve Wouri. Le « port Gabon » est immédiatement envahi par des gendarmes de la brigade du port. L'entrée est filtrée. L'accès est interdit aux personnes dont le visage est inconnu. Les journalistes surtout. Arrivent aussi des commerçants dont les marchandises se trouvaient dans le bateau sinistré.

Il faudra du temps pour faire le bilan des pertes. Un tel, exportateur d'huile de palme raffinée, a perdu 100 millions de F.cfa, tandis qu'une dame a déclaré avoir envoyé du maïs et du haricot d'une valeur de 1.500.000 F.cfa au Gabon à son frère qui devait les vendre. Certaines denrées sont irrécupérables : des sacs de tapioca, du savon, etc. Des dockers sont mobilisés pour récupérer ce qui peut encore l'être, sous l'œil vigilant des gendarmes. Bidons d'huile et gourdes d'ablution en plastique sont parqués sur le quai. Il faut traverser les autres bateaux stationnés pour atteindre le caboteur naufragé dont une partie est déjà immergée. Il bloque désormais l'arrivée ou le départ des autres navires.

La nuit s'annonçait mal pour l'équipage de l'Alexandra Express. Vers 21 heures, les amarres ont été larguées. Mais la marée étant basse, le bateau n'est pas allé bien loin et a fait demi tour. Il s'est même embourbé. C'est vers 3 heures que la marée est montée. Le bateau a pris les eaux, cette fois pour un naufrage. »

***Assongmo Necdem**, site :* http://www.quotidienlejour.com *(30/01/2009)*

Photo 3: L'épave de l'Alexandra Express au « port Gabon »



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, avril 2010.

Les opérations de pilotage et de remorquage sont aussi une forme d'aides à la navigation, car aux approches portuaires, elles permettent une meilleure orientation ou accostage des navires dans des conditions nautiques parfois pas évidentes à maîtriser. Ces deux opérations sont certes obligatoires pour l'État du port, mais aussi pour une certaine catégorie de navires dont le tonnage est supérieur ou égal à 150 tonneaux de jauge brute et dans un rayon de pilotage délimité à 3 milles marins environ où les manœuvres de pilotage sont à risque. Généralement le côté pratique de ces services est assuré dans les ports du golfe de Guinée par des sociétés privées ou structures publiques selon le modèle de concession portuaire en vigueur (**Tableau 4**). Cependant, il faut avouer que depuis la vague de privatisation dans les ports africains, nombre de ces services ainsi que bien d'autres se retrouvent très souvent dans les mains du secteur privé (pilotage, remorquage, accostage, etc.).

Tableau 4 : Quelques acteurs portuaires du pilotage/remorquage/lamanage

Pays	Ports	Acteur pour les opérations de : remorquage/pilotage/lamanage	Statut de l'acteur
Gabon	Owendo/Port-Gentil	Société d'Investissement et de Gestion des Ports et Rades du Gabon (SIGEPRAG)	**privé**
Côte d'Ivoire	Abidjan	Ivoirienne de remorquage et de sauvetage (IRES)	**privé**
Bénin	Cotonou	(1) Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN) + Service Matériel Flottant (SMF) + (2) Société Béninoise de Manutention Portuaire (SOBEMAP)	**(1) public (2) privé**
Ghana	Tema	Capitainerie du port	**public**
Togo	Lomé	Autorité portuaire désignée	**public**

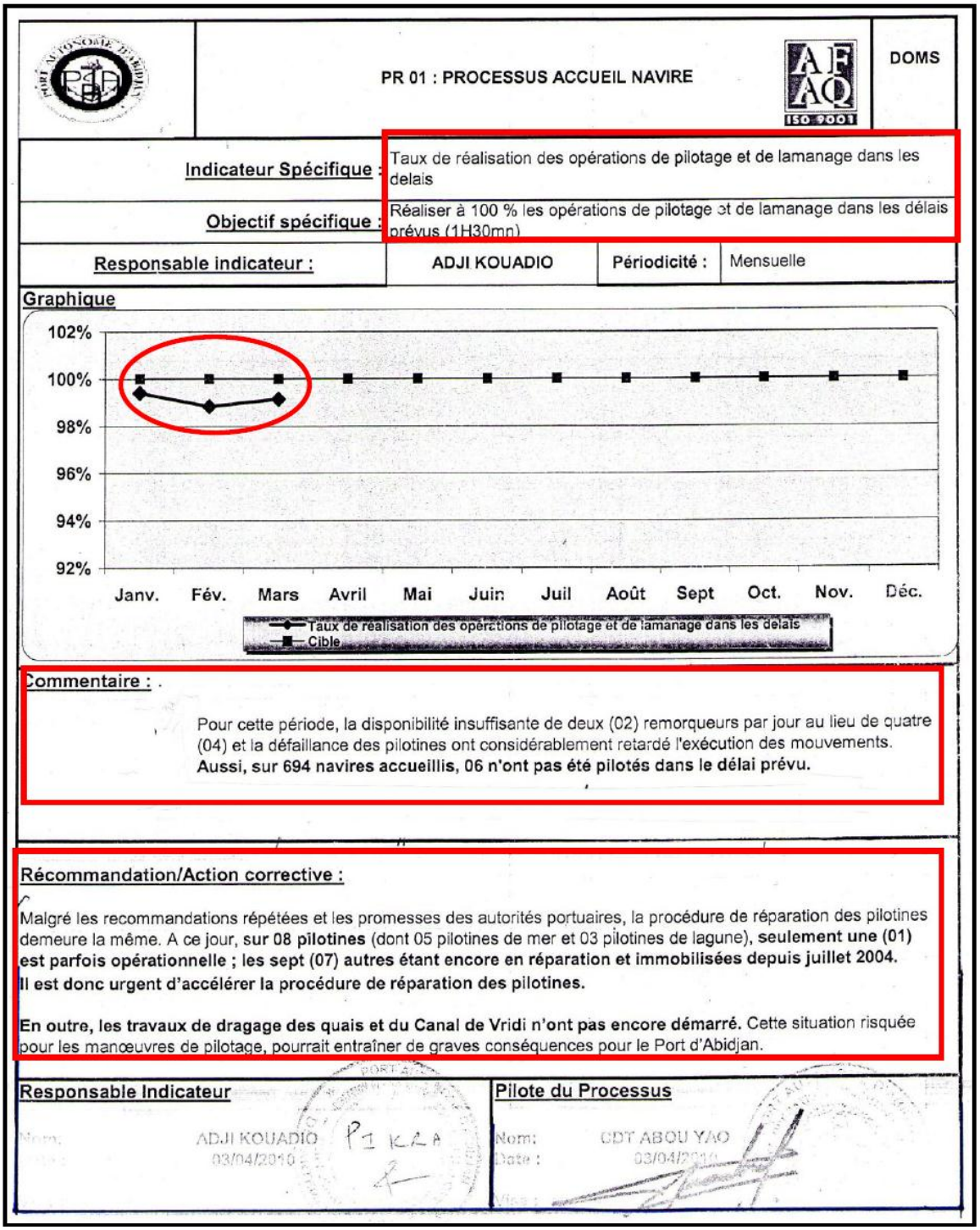
Source : Enquête de terrain, 2010.

Dans la région, l'opérationnalité des ces services est « acceptable » selon l'analyse de certains auteurs, mais là encore, à y regarder de près, les observations réalisées sur le terrain semblent être une fois de plus en inadéquation avec les rapports fournis par les acteurs. C'est du moins ce que nous avons constaté sur un rapport pendant notre stage au PAA à la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité (DOMS) (**Figure 5**).

Sur la copie de ce rapport on peut lire certaines informations pertinentes pour orienter notre analyse. L'indicateur évalué concerne le taux de réalisation des opérations de pilotage et de lamanage dans les délais prévus, soit en 1h30mn maximum pour une opération. Pour espérer arriver à des taux de satisfaction de 100% pour les objectifs fixés, le port dispose en réalité de 8 pilotines (dont 5 pilotines de mer et 3 pilotines de lagune) et de 4 remorqueurs. Aussi, les indications de la rubrique « *Recommandation/Action corrective* » nous apprennent que depuis juillet 2004, 7 pilotines sont encore en réparation et immobilisées et que seule une pilotine est parfois opérationnelle. La rubrique du « *Commentaire* » fait état d'une disponibilité de 2 remorqueurs par jour au lieu de 4, et qu'à cela s'ajoute la défaillance des pilotines qui ont considérablement retardé l'exécution des mouvements. En conclusion, au mois de mars 2010, sur les 694 navires accueillis au port d'Abidjan, seuls 6 n'ont pas été pilotés dans le délai prévu (soit en 1h30mn par navire). Ainsi, en regardant le graphique on se rend bien compte que sur une période de trois mois (janvier-février-mars 2010), la courbe du taux de réalisation des opérations de pilotage et de lamanage avoisine nettement l'objectif de 100% (au-delà de 98% pendant les trois mois).

Mais alors, une double interrogation se pose : comment le port arrive-t-il à réaliser des taux de satisfaction aussi impressionnants avec un parc de remorqueurs et de pilotines aussi insuffisant et défaillant ? De plus, si ces taux de réalisation sont satisfaisants avec aussi peu de moyens, pourquoi insister sur l'urgence d'accélérer la procédure de réparation des pilotines et sur le fait que l'indisponibilité de 2 autres remorqueurs par jour retarde considérablement les mouvements ? Nous n'avons pu obtenir de réponses claires sur ces interrogations auprès de quelques acteurs portuaires questionnés (administration). Le graphique semble être en inadéquation avec les observations du rapport et les réalités que nous avons observées sur le terrain. Cependant, bien qu'on trouve encore quelques imperfections de ces services au port

d'Abidjan, les autorités réalisent des efforts considérables pour assurer au mieux ces opérations.



PR 01 : PROCESSUS ACCUEIL NAVIRE

DOMS

Indicateur Spécifique :	Taux de réalisation des opérations de pilotage et de lamanage dans les delais
Objectif spécifique :	Réaliser à 100 % les opérations de pilotage et de lamanage dans les délais prévus (1H30mn)
Responsable indicateur :	ADJI KOUADIO
Périodicité :	Mensuelle

Graphique

Commentaire :

Pour cette période, la disponibilité insuffisante de deux (02) remorqueurs par jour au lieu de quatre (04) et la défaillance des pilotines ont considérablement retardé l'exécution des mouvements. **Aussi, sur 694 navires accueillis, 06 n'ont pas été pilotés dans le délai prévu.**

Récommandation/Action corrective :

Malgré les recommandations répétées et les promesses des autorités portuaires, la procédure de réparation des pilotines demeure la même. A ce jour, **sur 08 pilotines** (dont 05 pilotines de mer et 03 pilotines de lagune), **seulement une (01) est parfois opérationnelle ; les sept (07) autres étant encore en réparation et immobilisées depuis juillet 2004. Il est donc urgent d'accélérer la procédure de réparation des pilotines.**

En outre, les travaux de dragage des quais et du Canal de Vridi n'ont pas encore démarré. Cette situation risquée pour les manœuvres de pilotage, pourrait entraîner de graves conséquences pour le Port d'Abidjan.

Responsable Indicateur	Pilote du Processus
Nom: ADJI KOUADIO	Nom: CDT ABOU YAO
Date : 03/04/2010	Date : 03/04/2010

Figure 5 : Copie du rapport sur le processus d'accueil du navire au PAA

I.1.2.2. La sécurité des personnes et des marchandises à bord des navires

Au fil des époques, les transports maritimes sont devenus un enjeu primordial pour les économies qui tentent de se faire une place dans la mondialisation. Ces dernières se doivent de relever un double défi qui est celui d'assurer des services toujours compétitifs d'une part, et de le faire en offrant un niveau de sécurité maximal pour les personnes et les biens transportés, y compris celle du navire d'autre part. Cet aspect de la sécurité du navire (normes de construction) ne sera pas directement traité pour des raisons techniques mais aussi parce que la région du golfe de Guinée n'est pas concernée par la construction de grands navires[28]. Nous l'évoquerons indirectement par la question de la qualité des contrôles de sécurité des navires qui fréquentent la région. Par contre, les aspects qui retiennent notre attention portant sur les moyens d'évacuation et de communication, de lutte contre les sinistres à bord et la formation du personnel navigant en rapport avec la sécurité des personnes à bord du navire.

Si la sécurité mise beaucoup sur la prévention c'est pour faire face aux dangers potentiels provenant des évènements de mer. Il est donc recommandable qu'un navire, réponde à certaines normes de sécurité devant garantir la sauvegarde de la vie humaine à bord et en mer. Malgré l'existence d'une grande abondance de mesures exigées dans différents textes réglementaires, celles que nous décidons d'analyser résument la vision globale des textes existants. Il faut donc en connaître le minimum afin de pouvoir en apprécier leur effectivité dans la navigation régionale.

a) Rappel sur quelques règles de la sécurité des personnes à bord du navire

a.1 - Les moyens d'évacuation

Les principaux moyens d'évacuation en cas de sinistre à bord sont les embarcations (ou radeaux), les brassières (ou gilets) et les bouées de sauvetage. Selon les capacités du navire et du nombre de passagers faisant office d'un effectif conforme, ils doivent être en nombre suffisant et de qualité certifiée par un organe de classification compétent. Leur disposition sur le navire se doit d'être stratégique afin qu'ils soient facilement accessible -sur le pont ou à l'intérieur- et opérationnel en un temps très court en cas de sinistre. Ces moyens doivent surtout être marqués du nom du navire et de son numéro d'immatriculation afin de faciliter leur identification en cas de dérive des sinistrés. À ces moyens s'ajoutent des « échappées sûres », c'est-à-dire les portes d'évacuation, escaliers ou échelles. Ils doivent répondre aux mêmes exigences que les premiers cités et ne doivent faire l'objet d'aucun encombrement et disposer d'un éclairage suffisant.

a.2 - Les moyens de communication intérieurs et extérieurs au navire

Les moyens de communication doivent répondre à deux objectifs principaux qui sont de pouvoir communiquer avec l'extérieur (autorités côtières et autres navires en mer) et une parfaite communication interne (du pont jusqu'à la salle des machines). Dans le premier cas,

[28] Ce sont surtout de petits chantiers de réparation que l'on retrouve dans la région.

cela signifie que le navire doit être capable d'émettre et de recevoir un message qu'il soit d'alerte ou ordinaire et qu'il soit localisable en tout temps et en tout lieu. Dans le second cas, le navire doit disposer de moyens permettant une parfaite communication interne entre les membres du personnel navigant et entre ces derniers et les passagers. Cette communication interne est assurée par des moyens propres au navire. Ces différents moyens devant permettre une communication « côte-navire » ou « navire-navire » et une communication de « passerelle à passerelle » sont les radios[29] et ce que nous qualifions de « matériel à signalement visible ». Les radios peuvent utiliser des fréquences de communication ordinaires pour des informations diverses et services météorologiques, ou passer dans des modes de communication spécialisés, à l'exemple du Système d'Identification Automatique (SIA ou AIS pour *Automatic Identification System*)[30] ou du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM) avec sa « bande VHF-SMDSM » située entre 156 et 162 MHz. Pour ce qui est du « matériel à signalement visible », il doit émettre une forte luminosité ou un signal visuel important et exige une manipulation « assez simple ». Il s'agit principalement des fusées de détresse, fusées à parachute, fumigène flottant, du projecteur de recherche, etc. L'existence de tous ces moyens de communication devant servir à la sécurité à bord d'un navire doit répondre aux normes de qualité exigées.

a.3 - Les panneaux de consignes (signalisation et de prévention) et formation du personnel

Le déclenchement d'un incendie à bord d'un navire, une voie d'eau pouvant entraîner une inondation partielle ou totale du navire, ou encore faire face au cas de santé critique d'un passager, sont bien là les cas de sinistre les plus fréquents qui exigent une compétence du personnel et des moyens adéquats préalablement envisagés. Pour le cas d'incendie, les exigences portent sur l'affichage d'un plan de lutte contre l'incendie qui montre les emplacements de stockage des équipements de sauvetage (moyens d'évacuation et zones de rassemblement et d'embarquement vers ces moyens d'évacuation) et de lutte contre l'incendie (lance d'incendie, extincteurs, appareils de détection et alarme à incendie, quelques tenues d'équipement pompier et couvertures antifeu, etc.). Il en est de même pour ce qui est de faire face à une situation de voie d'eau avec des pompes à éjection. Pour la santé du personnel et des passagers, il faut disposer d'un matériel devant répondre aux premiers soins et à une évacuation sécurisée (trousse médicale, appareil respiratoire pour évacuation d'urgence, etc.). Les plans d'évacuation doivent être mis à jour et les dates de ces mises à jour sont inscrites sur chaque exemplaire affiché à l'intérieur comme à l'extérieur du navire et protégé des intempéries. Le matériel devant servir doit également subir le même renouvellement et être de qualité opérationnelle.

Ici, la formation du personnel est surtout abordée dans l'optique de savoir si les navigants ont reçu un apprentissage approprié dans les cas de sinistres à bord d'un navire. La réactivité et les compétences de ces derniers en cas de situation catastrophique ont été difficiles à évaluer en temps réel pendants nos investigations. Cependant, les

[29] Tout ce qui est radio, émetteur-récepteur et radar.

[30] C'est un système d'échange automatisé de message entre navires ou service côtier de surveillance par radio VHF qui permet de connaitre l'identité du navire, son statut, sa position et la route des autres navires se trouvant dans son même rayon de navigation et donc d'éviter le maximum d'obstacles. Selon le chapitre V de la Convention SOLAS, ce système se devait d'être imposable au plus tard en juillet 2007 aux navires ayant une jauge brute supérieure à 300 et effectuant des voyages internationaux. Il est encore très coûteux et n'est pas accessible aux petits navires.

recommandations exigeant ces compétences sont clairement définies dans la Convention STCW – 95 dans les chapitres V portant sur *« La formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires »* et VI sur *« Les formations relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, aux soins médicaux et à la survie »*. Ces règles exigent que tout le personnel, que ce soit à bord ou à terre, soit qualifié.

Après ce bref aperçu sur quelques différents moyens de la sécurité à bord du navire, il est temps de tenter d'apprécier cette situation à travers les réalités des pays du golfe de Guinée. Cela, par une double analyse reposant sur les enseignements tirés du naufrage du *Joola* au large des côtes gambiennes, et sur notre expérience basée sur les rapports consultés et les observations faites sur la question pendant nos diverses investigations.

b) Les mesures de sécurité à bord des navires dans le golfe de Guinée

b.1 - Un bref rappel sur les enseignements de la catastrophe du Joola au Sénégal[31]

L'exemple du *Joola* est certes loin de notre zone d'étude mais il est riche d'enseignements sur les conditions de sécurité des navires à passagers en Afrique en général, et dans les pays de la COA en particulier.

Navire battant pavillon sénégalais, le *Joola* effectuait une navigation interne, c'est-à-dire un cabotage régional en assurant la liaison Dakar-Ziguinchor. Selon le rapport technique consulté, le *Joola* a appareillé de Ziguinchor le jeudi 26 septembre 2002 aux environs de 13h par temps calme en direction de Dakar. Après une escale à Karabane d'une durée de 2h30 environ (16h30 à 18h05), il quitte Karabane pour la capitale sénégalaise où il fait naufrage au large des côtes gambiennes vers 23h10 sous une mer déchaînée avec à son bord plus de 1200 passagers et des tonnes de frets. Seuls, 65 rescapés ont survécu au drame. Des causes multiples ont été évoquées pour expliquer les raisons de l'accident, mais elles convergent toutes à reconnaître une véritable défaillance de l'application de quelques mesures fondamentales sur la sécurité à bord du navire : la surcharge exagérée, le manque de qualification du capitaine et de son équipage, la défectuosité et l'insuffisance des équipements de détresse et de sauvetage, et l'irrégularité des inspections de sécurité du navire.

La surcharge du navire est souvent évoquée comme l'une des principales causes du naufrage. Selon la commission d'enquête, cela était assez courant dans le ferry en plus de ses chargements qui ne respectaient pas certaines normes d'équilibre du navire. En clair, le *Joola* était non seulement surchargé, mais aussi mal chargé par le fait qu'on veillait très peu au souci de l'équilibre du navire pour une meilleure stabilité. Car, l'embarcation ne respectait aucune véritable norme de chargement comme le font constater les résultats de l'enquête. Les colis et le matériel roulant embarqués étaient non sanglés et leur poids d'ensemble était estimé à 30 tonnes. Ce qui veut dire que le navire était surchargé au regard de sa capacité réglementaire. Ainsi, sur une capacité réelle de 580 places y compris l'équipage, plus de 1200 passagers ont été enregistrés de Ziguinchor à Karabane, soit l'estimation d'une surcharge de 700 passagers. Or, selon les chiffres du certificat de sécurité du navire, sur les 580 places, 536 étaient destinées aux passagers et 44 aux membres de l'équipage, d'où une surcharge

[31] La majorité des informations évoquées sont tirées du Rapport de la Commission Technique d'Enquête des Causes du Naufrage, novembre 2002, 98 p., consultable sur le site : www.au-senegal.com (24/09/2014).

exagérée de presque 100% sur l'estimation de plus de 1200 passagers présents dans le navire au moment du naufrage.

L'insuffisante formation du capitaine et de son équipage est aussi l'une des raisons évoquées dans le naufrage. En effet, selon cette même commission d'enquête, sur les 52 membres de l'équipage présents (au lieu de 44 selon les normes autorisées), aucun membre autre que le capitaine et son équipe rapprochée ne semblait avoir une formation conforme aux normes de la convention STCW en matière de sécurité et de sûreté des passagers[32]. Ainsi, les exigences techniques du navire comme par exemple la surveillance de l'état des ballasts était des questions qu'une minorité de l'équipage pouvait comprendre.

Quant aux équipements de détresse et de sauvetage, ils étaient défectueux et insuffisants car le navire n'avait pu lancer un signal de détresse, et encore moins exécuter de manière conforme les procédures d'évacuation. C'est dans un mouvement de panique totale que certains des rescapés ont eu la chance de s'accrocher à quelques radeaux de sauvetage et ensuite déclencher une fusée de détresse pour alerter les chalutiers qui pouvaient se trouver à proximité. Il semble de toute évidence que le *Joola* n'était guère doté de ces équipements, ou du moins, ceux en présence n'étaient plus opérationnels, sinon comment comprendre qu'aucun signal n'ait été donné depuis le navire. Pourtant, selon la fiche de livraison du navire aux autorités sénégalaises en 1990, le ferry possédait 2 embarcations à moteur d'une capacité de 180 personnes, 2 embarcations de secours de 12 places, 22 radeaux de sauvetage gonflables de 25 personnes chacun avec système de largage automatique, 12 bouées de sauvetage, 667 gilets de sauvetage, 4 tenues de plongées incendie, 9 tenues de protection, d'autres équipements de passerelle pour la sécurité de la navigation, tous les équipements radio, des livres nautiques et de détresse en deux langues (française et anglaise). En somme, un arsenal théoriquement capable d'émettre par n'importe quel moyen un signal s'il était entretenu. Mais au moment du naufrage, il semble que tout ce matériel était soit défectueux (inopérationnel) ou indisponible.

L'armateur ne faisait pas régulièrement subir au navire ses inspections de sécurité afin de vérifier la maintenance sur les exigences des normes de sécurité internationales pour les navires à passagers. Le certificat de classification qui avait été délivré en 1990 par le Bureau Véritas sous-tendait des visites périodiques assez régulières. Or, ces visites n'ont pas eu lieu, car suite à des difficultés, l'autorisation de conformité fut retirée en 1994. Les opérations de carénage effectuées en 2000 et 2001 permirent d'attribuer au navire une classe provisoire sous réserve de finaliser les réparations suivantes : dispositif de fermeture des portes arrière et latérales, le joint porte étanche à changer, ainsi que le système électrique de détection incendie. Depuis 1994, le *Joola* naviguait donc sans certificat de classification jusqu'au jour du naufrage. Et, malgré la rigueur des textes réglementaires de la marine marchande sénégalaise, il semble de toute évidence que non seulement les visites de sécurité sur le navire n'étaient pas régulières, mais en plus, elles étaient mal faites puisque aucune anomalie ne fut signalée sur les normes de sécurité à bord. Aucune traçabilité d'infractions aux normes de sécurité à bord n'est repérable dans les rapports qui ont été rédigés.

Au regard de ces quelques causes évoquées, on est surpris de la part importante des responsabilités humaines. Même au niveau des défaillances techniques ou de la panne

[32] Le capitaine et son équipe rapprochée étaient quand même diplômés de l'enseignement secondaire et de l'académie Royale Naval de Casablanca, attestés de quelques formations complémentaires au Sénégal et à l'étranger.

mécanique, elles sont indirectement sous la responsabilité humaine dans la mesure où les constats préventifs pour la sécurité du navire n'ont pas été effectués. Autrement dit, un manque de contrôle, de surveillance ou d'entretien. D'ailleurs, cela n'est pas très étonnant car comme le déclare Bernard DUJARDIN (2000), *« l'intervention de l'homme est à la source de 63% des sinistres, le défaut du matériel de 28% et le fait de mer pur est de 3% »*. Ces facteurs sont d'autant plus prononcés dans les pays en voie de développement comme ceux du golfe de Guinée où les règles des normes de sécurité des navires en général, ceux des passagers en particulier, sont systématiquement bafouées. Ce constat a été renforcé par nos observations durant nos missions de terrain.

b.2 - Les enseignements de la catastrophe du Joola n'ont pas vraiment fait école dans le golfe de Guinée

Il est clair que dans une analyse plus approfondie de la question des conséquences de « l'après *Joola* », il était important de songer à quelques modifications des textes réglementaires des marines marchandes régionales en matières de sécurité des navires et des passagers. Mais, dans la pratique, très peu de choses ont réellement changé. Avec notre expérience en sûreté du navire, en formation incendie et en « détection du mal-être », nous avons pu apprécier la notion complexe de la sécurité à bord du navire, à travers trois inspections effectuées tour à tour sur un remorqueur au port de Douala (Tiko L2900), un navire frigorifique pour le transport des produits de pêche (Ulia Panama) et un navire cargo à l'appontement Petroci au port d'Abidjan (**Planche 1**). De même que par une petite enquête discrète réalisée sur le *Tagomago*, ferry appartenant à la Société de Navigation Gabonaise (SONAGA) au port-môle de Libreville.

Planche 1: Le Tiko L2900 (port de Douala) et l'Ulia Panama (port d'Abidjan)



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, avril 2010.



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, juin 2010.

Pour ce qui concerne les trois inspections de sécurité des navires, on peut dire qu'une telle opération se déroule en deux grandes phases en général : la vérification de la conformité des documents du navire et de l'identité des personnes à bord d'une part, et d'autre part l'inspection technique à proprement parler qui est une phase très délicate au vu du nombre réduit d'agents devant l'assurer sur des navires de grande taille. En effet, pour les trois

inspections auxquelles nous avons assistées, l'une d'entre elles était annoncée, c'est-à-dire que le capitaine et les membres de l'équipage étaient prévenus de l'arrivée des agents. Seules celles qui ont été effectuées sur le remorqueur *Tiko L2900* appartenant à la société gabonaise Satram et sur le cargo à l'appontement Petroci ont réellement bénéficié de l'effet de surprise pour le personnel navigant. C'est sans grand étonnement que d'importantes infractions ont été constatées pendant les visites sur ces trois navires.

De la vérification de l'authenticité des documents présentés à celle de la présence à bord des équipements de secours, l'inspection laissait toujours paraître des infractions de non-conformité. Pour les inspecteurs, certaines d'entre elles ne méritaient pas la sentence d'une immobilisation du navire par l'État du port, mais des avertissements « verbaux » plus ou moins sévères. À notre grande surprise, ces constats d'infraction étaient très peu notifiés sur des fiches de rapport, mais bien plus encore, les navires étaient toujours autorisés à naviguer quand bien même le constat semblait être grave comme ce fut le cas sur le navire cargo avec la défectuosité de son système d'alerte danger en salle des machines. En effet, dans cette phase d'inspection technique, l'agent constate que le signal d'alarme se déclenche avec quelques secondes de retard (environ 4 à 5 secondes), ce qui est une marge d'erreur assez considérable dans le sauvegarde de la vie humaine à bord, car ces quelques secondes peuvent coûter la vie à un personnel se trouvant dans ce secteur du navire. Ce constat fera l'objet d'une vive discussion entre l'inspecteur et le capitaine du navire, mais l'issue sera trouvée par la suite loin de notre regard indiscret.

La phase de vérification de la conformité des documents du navire et du personnel est un moment aussi délicat que celui des équipements et mesures de sécurité à bord. Pendant cette phase, nous avons constaté souvent que très peu de permis de navigation étaient en règle ainsi que le suivi médical des marins. Les documents sur l'identité et la formation des marins étaient parfois douteux au regard des documents présentés. Très peu de documents de conformité étaient à jour. D'autres constats étaient récurrents sur l*'Ulia Panama* et le *Tiko L2900* à tel point qu'on avait l'impression d'être à chaque fois en présence d'un navire fantôme. C'est-à-dire qu'il y avait toujours de fausses déclarations sur un certains éléments, soit sur le nombre réel de l'équipage embarqué ou sur les caractéristiques du navire. Les bouées, lorsqu'elles existaient, ne portaient aucune marque du nom du navire sur lequel elles se trouvaient. La trousse médicale n'était pas à jour au même titre que les fusées de sauvetage et les feux à main, etc. (**Tableau 5**). Les conditions d'hygiène l'étaient encore moins, autant pour le personnel que pour les marchandises embarquées comme ce fut le cas sur l*'Ulia Panama* où le réfrigérateur de conservation était en panne mais on y trouvait des produits frais entreposés.

Dans cet imbroglio, nous constatons aussi que seul le capitaine détenait le plus souvent le monopole du pouvoir de communiquer en « langue universelle de la mer » (anglais). Les autres membres de l'équipage, parfois chinois, thaïlandais e ressortissants d'Afrique de l'Ouest n'arrivaient même pas à placer une phrase correcte en français pour répondre aux questions sur l'inspection. Dans un tel contexte, il est très difficile pour les inspecteurs de communiquer correctement et directement avec l'équipage pour certaines vérifications. En clair, au regard des règles maritimes internationales à respecter, les infractions étaient légion, mais dans notre cas, aucun navire n'avait reçu de la part des inspecteurs une notification écrite sur la gravité de ses infractions constatées. Pire encore, après cette phase d'inspection officielle à laquelle nous assistions souvent, il y avait toujours dans tous les cas une phase « officieuse » qui se déroulait loin de notre présence et qui comme par enchantement semblait

mettre les deux parties d'accord sur des constats sans sanction. Les navires étaient à nouveau autorisés à quitter l'État du port sans risque de contravention, mais sans rien résoudre des paramètres sur sa sécurité et celle du personnel navigant.

Tableau 5 : Les infractions constatées sur le *Tiko L2900* et l'*Ulia Panama*

	Les infractions constatées
Tiko L2900 et ***Ulia Panama***	- Incohérence entre le nombre de l'équipage déclaré et les traces de vie à bord ; - incohérence entre le nombre de l'équipage déclaré et la présence des gilets et des embarcations de sauvetage ; - incapacité à prouver la qualification du personnel embarqué (sauf celle du capitaine) ; - pas de mise à jour du carnet de bord et du journal des machines ; - péremption des documents sur le contrôle sanitaire ; - falsification de certains documents sur l'identité du navire et du personnel ; - absence et imprécisions de certains documents et de certaines informations pour l'identification du navire ; - nombre insuffisant et mauvais état des extincteurs à bord ; - mauvaise disposition à bord du matériel de sauvetage ; - absence des moyens de signalisation de jour ; - non inscription du nom du navire sur les bouées de sauvetage ; - absence et défaillance des aides à la navigation à bord (compas, radio, etc.) ; - incohérence entre le nom du navire et celui mentionné dans le certificat de navigabilité ; - etc.

Source : enquête de terrain, avril-juin 2010.

Pour ce qui est de l'analyse faite sur un des ferries de la SONAGA effectuant une navigation intérieure entre Libreville et Port-Gentil, le *Tagomago*, il faut avouer que notre enquête s'inscrivait dans la continuité des observations relevées en mars 2007 lors de notre stage d'observation à la base navale de la Marine nationale gabonaise pour le compte de notre mémoire de Maîtrise (Master I). En ce temps là, la navigation intérieure au Gabon jouissait d'une très faible réglementation. Il existait un véritable flou artistique avec l'autorité désignée de l'État qui avait très peu d'emprise sur les différentes sociétés de ce secteur comme la Compagnie de la Navigation Intérieure (CNI), la SONAGA, ANTARES, etc. Ainsi, une société reconnue pour le transport de marchandises comme ANTARES au débarcadaire d'Acaé (sud de Libreville) exerçait également par ricochet dans le transport de passagers pour Port-Gentil dans des conditions d'insécurité totale. En 2007, pour avoir effectué un tel voyage entre Libreville et Port-Gentil dans un conteneur aménagé pour la circonstance, nous avons pu jauger, quelques années après, les risques encourus et « la mise en danger de la vie d'autrui » que ces sociétés font courir à de nombreuses populations. Dans le contexte d'une rareté des moyens de ralliement entre les deux villes et face à des prix plus attractifs que ceux des compagnies de navigation reconnues (entre 18 000 et 25 000f cfa), les passagers avaient très peu de choix et confiaient leur vie à des compagnies sans aucune fiabilité. Mais, quelques années après, la sécurité des navires à passagers semblait avoir enregistré une légère amélioration, dans les textes réglementaires comme dans la pratique.

Effectivement, lors de notre enquête en juin 2010, nous avons déjà dans un premier temps remarqué que l'État maîtrisait mieux les acteurs de la navigation intérieure (CNI, SONAGA, ANTARES, etc.). L'activité du cabotage était mieux centralisée et réglementée

par l'autorité désignée. Les compagnies comme ANTARES n'avaient plus le droit d'exercer ce genre d'activité sous prétexte d'aider un secteur d'activité en manque d'acteurs. L'activité du transport des passagers était concentrée en grande majorité au port-môle de Libreville par des compagnies qui avaient des navires plus ou moins dans les normes. Pour avoir effectué un voyage à bord d'un des ferries de la SONAGA dans la direction Port-Gentil – Libreville, nous avons pu apprécier quelques éléments de la sécurité des passagers à bord. Il s'agissait principalement de la présence « suffisante » de gilets de sauvetage sous chaque siège de passager, la formation de l'équipage à travers les hôtesses qui indiquaient et donnaient nettement les consignes de sécurité en cas de sinistre dès le début du voyage, la présence des extincteurs ainsi que des embarcations de sauvetage. De plus, il n'y avait aucune présence de passager sur le pont pendant la traversée.

Cependant, pour nourrir nos investigations « officieuses » pendant la traversée, nous avons quand même remarqué que tous les passagers n'avaient pas de place assise, quelques-uns (un nombre assez réduit) étaient debout et d'autres dans des cabines réservées aux membres du personnel navigant. Il y avait donc plus de passagers que ne l'autorisaient les normes du navire. Une autre révélation troublante avait attiré notre attention, l'un des membres de l'équipage à terre nous confirmant que le navire qui assurait la traversée était neuf. Or, nous avons reconnu ce navire pour l'avoir déjà vu en réparation (tôlerie, peinture, refonte moteur, etc.) dans un chantier naval à Port-Gentil en mars 2007. Il semblait être « un navire de seconde main » reconverti dans le transport de passagers. Ainsi, à défaut d'avoir des navires totalement aux normes internationales recommandées, on se contente de navires aux « profils de sécurité plus ou moins acceptables ».

En conclusion, si certains efforts sont consentis en matière de sécurité des navires en général et de transport de passagers en particulier, il faut être assez réservé sur les réelles mesures pertinentes prises dans les faits. La catastrophe du *Joola* aurait pu bousculer considérablement les mentalités et les politiques africaines en matière de sécurité des des navires et des passagers, mais il n'en est rien dans les faits. L'inconscience collective reste encore fortement tributaire d'un raisonnement erroné où « la rareté de l'accident maritime d'envergure» pour justifier des moindres mesures dans un secteur qualifié généralement de « tout va bien », passant ainsi sous silence de nombreuses infractions sur des navires déjà réputés pour leur sous-normalité.

I.1.2.3. Les difficultés de coordination des « opérations SAR »

Les normes de sécurité à bord ne sont pas suffisantes. Il est primordial que les navires rentrent dans un schéma global de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en cas de sinistre. Si les exigences du Code ISPS sont assez claires sur les mesures de prévention et les plans préalables pour y faire face, les recommandations de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR 1979 ou Convention *Search and Rescue*) et du SMDSM vont dans le même sens d'une amélioration des chances de survie des victimes s'ils étaient en détresse. De par ces règles, ils permettent donc aux autorités chargées de la recherche et du sauvetage à terre et aux navires à proximité des embarcations en difficulté de réagir assez rapidement et le plus efficacement possible par la coordination. L'obligation de prêter assistance aux navires en détresse est certes une tradition du monde maritime mais elle est devenue réellement indispensable et devrait être

encadrée par des normes juridiques et de coordination par les différents acteurs maritimes afin d'éviter des chevauchements inutiles.

Les différents « Manuels »[33] de l'OMI sur les opérations de recherche et sauvetage ont été remplacés par le manuel mixte IAMSAR (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*, en français : Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautique et Maritime) publié en trois tomes et qui donne bien plus que des principes directeurs d'une action commune en matière de recherche et de sauvetage maritimes. Du deuxième au sixième chapitre, la Convention SAR traite de la structure de base d'une organisation conjointe et coordonnée entre les acteurs des différents domaines, des mesures préliminaires à prendre par les centres de coordination et de sauvetage, et enfin de la nécessité d'un archivage des comptes rendus des opérations pour améliorer les progrès dans la recherche et le sauvetage. Si cette Convention est un guide d'orientation pour un renforcement des faibles mesures existantes pour certains États, elle préconise néanmoins une création de structures de coordination des opérations et incite à la coopération et à la mise en commun des moyens de ces structures à l'échelle nationale, régionale et internationale.

Le constat de cette gestion de la coordination et de la coopération des opérations de recherche et de sauvetage ou « opérations SAR » est alarmant dans la majorité des États côtiers africains et plus encore dans ceux du golfe de Guinée. La nécessité d'une coordination des « opérations SAR » n'est plus à démontrer, il y a besoin d'une coordination de haut niveau de tous les moyens de la sécurité pour la recherche et le sauvetage en cas de sinistre.

Comme le précise le résumé du compte rendu de la mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde côte en Afrique de l'Ouest et du Centre[34] (**Tableau 6**), ce besoin de création dans chaque État d'une structure de coordination investie de la responsabilité de coordonner les politiques et les actions menées par tous les acteurs maritimes est une condition *sine qua non* de la création d'un réseau garde-côte des pays de l'OMAOC. D'après cette même mission et selon le tableau ci-après, il ressort que l'efficacité des rares États qui disposent d'un service SAR ou/et d'un organisme de coordination de haut niveau, reste encore à prouver. Il n'en existe quasiment pas répondant de façon opérationnelle dans les pays du golfe de Guinée.

Ce manque de coordination a été souvent un facteur amplificateur de bien des drames dans les eaux du golfe de Guinée. Le manque de fluidité dans la circulation de l'information et de la gestion coordonnée des moyens opérationnels entre les différents acteurs maritimes nationaux n'est pas sans conséquence sur le taux de chance de survie des victimes en détresse. L'inexistence ou le dysfonctionnement d'une structure de coordination occasionne inévitablement un chevauchement ou une absence de certaines compétences des acteurs, une lourdeur de la circulation de l'information et une mauvaise gestion des moyens avec au final un réel impact sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Dans les pays du golfe de Guinée, pour ce qui est des opérations de secours et de la recherche en mer, bien qu'étant définie théoriquement, la circulation de l'information et les interventions opérationnelles sont laissées

[33] Il s'agit du ''Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR)'' et du ''Manuel de recherche et sauvetage de l'OMI (IMOSAR)''.

[34] Compte rendu de la mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde côte en Afrique de l'Ouest et du Centre, 8-30 janvier 2006. Cette mission a été effectuée dans cinq pays qui, selon l'organisme sont probablement dans la région les plus impliqués dans les domaines maritimes (Sénégal, Côte-d'Ivoire, Ghana, Nigéria, Angola). Site de l'OMAOC:www.mowca.org.

à l'appréciation des acteurs intervenants. Par exemple, les marines nationales reçoivent l'ordre d'intervention en cas de sinistre après un circuit d'information souvent bien trop long car beaucoup d'entre elles ne disposent pas de système radiophonique pouvant permettre une communication directe et permanente en cas de danger en mer.

Tableau 6 : L'état des structures de coordination des opérations SAR

	Côte-d'Ivoire	Ghana	Nigéria	Congo	Angola
Moyen pour la mer territoriale	***NON,*** sauf quelques embarcations portuaires	s portuaires	**OUI** et d'autres en commande	***NON*** mais une vedette de patrouille	***OUI***
Moyen pour la ZEE	***NON***, navires de la Marine non opérationnels	***OUI*** (Marine)	***OUI*** (Marine)	***NON***	***NON***
Organisation de coordination de haut niveau	***NON***	***OUI,*** Conseil de l'autorité maritime	***OUI,*** PICOMSS[35], orienté vers la sûreté	***NON***	***OUI*** Orienté vers la sûreté
Service SAR	***NON,*** mais dans les attributions de la Garde côte	***NON,*** dans les attributions de l'autorité maritime	***OUI***, étendue et efficacité à vérifier	***NON***	***NON***
Evènements de piraterie/vol à main armée	***OUI,*** vols mineurs dans les zones de mouillage	***OUI***, vols mineurs aux mouillages	***OUI***	***OUI***	***OUI***
Besoin de protection des ressources naturelles	***OUI***, pêches, navires étrangers, gaz	***OUI***, pêche navires étrangers, exploration pétrole et gaz	***OUI***	***OUI***	***OUI***
Existence d'une garde côte	***OUI,*** attributions limitées	***NON***	***NON***	***NON***	***OUI***, concept mais non organisme

Source : Compte rendu de la mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde côte en Afrique de l'Ouest et du Centre, 8-30 janvier 2006. Site de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) :http://www.mowca.org

À la lumière de cette première section, il est évident que la sécurité de la navigation n'est pas assez garantie dans les États du golfe de Guinée. Malgré quelques mesures réglementaires dues à une faible prise de conscience, les pratiques de contrôle de navires restent encore très douteuses et moins dissuasives dans un environnement aux attributs naturels très peu sécurisants et auquel s'ajoute l'absence ou la défectuosité des aides à la navigation. La coordination des opérations SAR reste encore un véritable défi national avant de l'envisager à l'échelle régionale et même mondiale. Mais au regard de ces manquements sur la sécurité de la navigation maritime, la région doit encore faire face aux nombreux cas de pollutions marines dont seulement une infime partie est découverte.

[35] Comité présidentiel de mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritimes (PICOMSS).

Section 2 : Les pollutions du milieu marin dans le golfe de Guinée

Dans cette section, une place primordiale sera accordée aux pollutions marines par les hydrocarbures. Certainement pas parce qu'elles sont les plus destructrices ou nocives pour la santé humaine et pour l'environnement, mais tout simplement parce que notre zone d'étude repose sur l'identification d'une intense activité pétrolière en mer. La protection de l'environnement marin dans le golfe de Guinée est à n'en point douter un enjeu sécuritaire auquel de nombreux États ont du mal à répondre, et cela pour de nombreuses raisons. Cependant, que la pollution provienne des hydrocarbures ou qu'elle soit d'origine terrestre, où même du phénomène grandissant de l'abandon des épaves de navires dans les ports et sur les plages, l'évidence du pronostic vital est déjà engagé pour la dégradation du traditionnel lien entre l'homme et son milieu. Dans le milieu maritime régional, les risques probables de pollution et les cas avérés suggèrent une analyse que nous allons porter sur deux plans : les pollutions par hydrocarbures d'un côté, et les autres formes de pollution à travers la question des pollutions telluriques et celle des épaves de navires d'un autre côté.

I.2.1- Les pollutions par hydrocarbures

La cartographie à l'échelle mondiale conforte l'idée selon laquelle les plus grands déversements dus aux accidents pétroliers depuis les années 1970 ont lieu dans les pays développés. Ces pays sont donc les plus touchés par les déversements accidentels. Pourtant, une toute autre réalité aussi importante que cette première évidence mérite d'être évoquée lorsqu'il s'agit des pollutions pétrolières dans les pays du sud, particulièrement ceux du golfe de Guinée. C'est celle de l'importance des pollutions chroniques. Nous tenterons d'établir ces faits alarmants par une analyse plus fine des plages de Mayumba au sud du Gabon. Mais auparavant, il est important d'apporter quelques nuances sur les généralités des pollutions pétrolières et de les recontextualiser dans les réalités du golfe de Guinée.

I.2.1.1. Les facteurs de risques et de vulnérabilité dans les pollutions régionales

Dans le domaine des pollutions, les notions de *risque* et de *vulnérabilité*[36] sont capitales pour mieux appréhender les variables ou les facteurs susceptibles d'expliquer la fréquence et la tendance de l'évolution des accidents. Il en est de même pour les causes et les impacts sur l'homme, son milieu et toute autre activité littorale et marine. Aussi, selon l'échelle d'analyse, les facteurs de risque et de vulnérabilité exigeront une approche différente.

[36]La notion du *risque* se définit comme étant le produit d'un ou de plusieurs *aléas* par *la vulnérabilité*, sachant que la *vulnérabilité* quant à elle dépend d'une combinaison de facteurs sur *la perception* (elle couvre et exprime les conséquences du phénomène de pollution sur les enjeux (endommagements sur homme-milieu-nature)) et *la préparation* (capacité des sociétés à répondre et à surmonter les crises) face à la catastrophe. En d'autres termes, la vulnérabilité *« est fonction des menaces que représentent les aléas pour une société.»*. L'*aléa* désigne la probabilité d'occurrence d'un phénomène, et il peut résulter d'un facteur naturel (aléas naturels : vents, état de la mer, courants) ou d'expression anthropique, c'est-a-dire avec intervention humaine (exemples : histoire des accidents, les routes maritimes, la densité du trafic, les types de navires). Voir P. FATTAL, 2008a. pp. 36-37.

Ce qu'il convient de nuancer d'entrée de jeu dans le domaine des pollutions marines c'est que l'essentiel d'entre elles proviennent des rejets atmosphériques, des sources naturelles, et des déversements continentaux. Près de 84% en 2000 (FATTAL, 2008b), soit environ 5,5 millions de tonnes de déversements. Une réalité étonnante qui passe souvent inaperçue pour le grand public. Celles liées aux hydrocarbures (marées noires dues aux accidents) ne représentent qu'une infime partie du total à considérer lorsqu'on évoque les pollutions marines. En considérant les pollutions issues du transport maritime et du pétrole offshore, ce sont les autres déversements de navire en mer (accidents de navires autres que pétrolier, épave, amarrage) qui sont de loin les plus importants en terme de fréquence et de quantité déversée[37]. Malgré quelques sensibilités sur l'évolution des chiffres concernant les estimations générales des déversements, le transport maritime et les accidents offshore ne font que 16% (FATTAL, 2006). Et, selon l'échelle d'analyse considérée (mondiale, régionale, nationale ou locale), les facteurs amplificateurs et réducteurs des risques de pollutions pétrolières accidentelles et leurs impacts seront différemment influencés dans une situation donnée. Principalement, il faut tenir compte des facteurs comme le lieu géographique (avec sa configuration et la géographie de la circulation), l'âge du navire, le facteur humain, l'analyse des volumes transportés et des fréquences d'accident, la nature et la sensibilité des environnements côtiers, le degré de préparation aux crises (la capacité d'un pays à répondre à une pollution), etc., sans oublier d'autres paramètres qui viennent se juxtaposer pour amplifier le risque et son impact.

Les déversements qui ont lieu peuvent être de types accidentels (dans les ports ou en mer) ou volontaires (pollutions opérationnelles)[38], de quantités « mineures » ou « majeures »[39]. Ces pollutions proviennent principalement soit du trafic maritime, des activités terrestres ou des opérations d'exploration et d'exploitation offshore. Lorsqu'il s'agit d'évoquer les pollutions d'origine accidentelle, il faut tenir compte du fait qu'elles peuvent avoir eu lieu à terre (opérations dans les ports ou d'autres sites à proximité de la mer) ou tout simplement relevant d'un accident en mer pour les cas les plus médiatisés. Ces deux catégories quant à elles tiennent compte d'un large éventail de possibilités (*opérations portuaires* : chargement/déchargement, collisions, mise en soute, etc. ; *accident en mer* : collisions, accostages, rupture de coque, etc.) auxquels s'ajoutent d'autres facteurs complémentaires comme l'âge et la taille du navire par exemple. Outre le secteur des transports maritimes qui est une source de pollution à part entière (pétroliers et non pétroliers), les pollutions opérationnelles dans le domaine des hydrocarbures sont en grande

[37] Cette affirmation est à nuancer car d'après les travaux de M. GIRIN, 2004 cité par P. FATTAL, 2008a, l'ordre d'importance des proportions de déversements changent selon les périodes d'études concernées (1973, 1981, 1989) et selon les sources des pollutions (déversements des terminaux et exploitation offshore, autre déversements de navire en mer autre que pétrolier, déballastage, accidents de pétrolier en mer). Les déballastages ayant été une source de pollution non négligeable depuis les années 1970, leur quantité a considérablement diminué depuis les années 1989.

[38] Rejets effectués dans le cadre des opérations courantes d'exploitation des navires en mer (propulsion et exploitation commerciale), mais aussi par le suintement de la roche, de mauvaises opérations d'entretien du matériel à terre (pipeline, station de stockage à terre).

[39] En parlant de la quantité dans les pollutions par hydrocarbures, les notions de «mineures » ou de « majeures » sont difficilement appréciables. Pour certaines études, le qualificatif « mineur » est employé pour désigner les rejets ou déversements qui oscillent entre 1 et 50 tonnes comme limite maximale. Ils résultent principalement des rejets opérationnels de navires. Voir E. Le GENTIL, 2006. Pour d'autres, la pollution est « majeure » lorsque le déversement dépasse les 500 ou 1 000 tonnes. Cette pollution résulte en grande partie des accidents Voir P. FATTAL, 2008a. En conclusion, l'utilisation des expressions « mineur » ou « majeur » dépend de la marge considérée dont on se fixe dans une étude car aucune norme ne semble faire l'unanimité face aux volumes utilisés pour renvoyer aux deux expressions.

partie dues aux opérations de déballastage et de dégazage[40]. En fait, la pollution opérationnelle est une forme de pollution issue de rejets effectués dans le cadre des opérations courantes d'exploitation des navires en mer (propulsion, entretien et exploitation commerciale). Selon l'American Academy of Science, elle représente 33% des pollutions constatées dans les mers du monde, mais 73% des volumes d'hydrocarbures déversés par le transport maritime pour la période 1990-1999 (Le GENTIL, 2006).

L'importance des causes de pollution sera donc différente d'une échelle à une autre, d'une région à une autre ou encore d'une époque à une autre. En effet, à l'exemple de l'échelle mondiale, le trafic maritime est la principale cause de pollution liée au pétrole. La deuxième source la plus polluante étant constituée par les activités terrestres, et c'est la production offshore qui représente la plus petite source de pollution. Mais à l'échelle régionale, cette analyse n'est plus valable car la pollution est surtout liée aux installations à terre, la production offshore étant la deuxième source. Le trafic maritime occupe la dernière place en étant la plus petite source de pollution. Dans le golfe de Guinée, la prise en compte de certaines variables des facteurs de ces risques peut traduire une disparité spatiale de la vulnérabilité due à la pollution. Aussi, en considérant des facteurs comme la géographie de la circulation, la nature et la sensibilité des environnements côtiers et le degré de préparation aux crises, nous tenterons au mieux de restituer la réalité de la pollution par les hydrocarbures dans cette région.

Les navires naviguant au large des côtes du golfe de Guinée sont essentiellement des vraquiers, mais de nombreux pétroliers font également partie de ce trafic maritime (KLOFF et WICKS, 2004). Il faut savoir que *« chaque année, entre 400 et 500 millions de tonnes de pétrole brut et de produits raffinés sont transportés notamment du Nigéria, du Gabon et de l'Angola vers les pays européens et les États-Unis »* (UNEP, 2004). Établir une relation entre la géographie de la circulation de ces navires et le risque de pollution n'est pas chose facile dans un contexte africain où très peu de données sur la question existent. Cependant, quelques observations permettent de faire des rapprochements, non pas sur la fréquence du trafic maritime pétrolier et les déversements observés, mais plutôt entre la proximité de cette géographie de la circulation (navires de transport et sites d'exploitation et d'exploration) et les sites où les pollutions sont constatées. C'est du moins ce qui ressort d'un article publié en 1998 par GABCHE *et al*. sur la présence des boules de goudron sur quelques plages camerounaises.

D'après l'étude, l'analyse faite entre septembre 1995 et août 1996 sur trois sites de prélèvement en fonction de leur proximité ou non des lieux de la raffinerie de pétrole et de l'impact de l'activité des navires de transit prouve que le risque de pollution est bien plus important dans ces milieux. Les sites les plus touchés par cette pollution (détection de boule de goudron) sont ceux qui se trouvent à proximité des raffineries et du transport en transit de la matière. La concentration de goudron sur les plages est bien plus élevée dans ces milieux comme on peut le constater sur les plages de Kribi au Cameroun, en raison de l'existence du

[40] Il ne faut pas confondre *dégazage* et *déballastage*. Le dégazage consiste à expulser les gaz libérés par la cargaison lors de son transport en mer. Il s'agit donc de débarrasser les cuves de carburant ou de pétrole brut, de gaz et de traces de produits qui subsistent une fois la cuve vidée. En réalité, le dégazage ne produit pas de rejets d'hydrocarbures à l'océan puisque ce sont des gaz rejetés dans l'atmosphère. Quant au déballastage, c'est l'opération qui consiste à vider les citernes de ballast de leur contenu (eau de mer). Si les pétroliers ne sont pas équipés de ballasts séparés, cette opération dans un milieu non approprié entraîne une pollution par l'introduction d'eaux mazouteuses (ou d'espèces invasives).

terminal d'évacuation du pétrole tchadien. Il existe une relation indéniable entre intensité des flux de transport et risques d'accidents, mais bien plus encore entre ces flux et la pollution chronique parfois due au déballastage. Ainsi, *« au Cameroun, par exemple, la raffinerie de Limbé, la sortie du pipeline Tchad-Cameroun à Kribi et l'exploitation offshore de la Guinée Équatoriale au large du golfe de Guinée entraînent un trafic maritime de transport d'hydrocarbures intense et multiplient les risques de pollution de la côte Camerounaise »* (KANAA *et al*., 2004).

En matière de sensibilité de la nature littorale, les imposantes forêts de mangrove du golfe de Guinée font partie du patrimoine du linéaire côtier. Que ce soit pour la recherche de pétrole (exploration), la réparation sur les gisements, la production et d'autres activités qui exigent un passage des hommes et de l'équipement, les méthodes d'accès ou d'installation de camps de base dans les sites de forage détruisent des quantités importantes de végétation de mangrove. À cela s'ajoutent les risques de pollution que font courir les éventuels accidents lors de l'exploration ou de l'exploitation du gisement. Le milieu de mangrove est considérablement menacé par les risques de pollution. Pourtant, l'importance du milieu de mangrove n'est plus à démontrer dans l'écosystème marin, car c'est le lieu par excellence où se reproduisent les poissons et où se développe une importante avifaune. Le milieu de mangrove peut donc être considéré comme un site à écosystème prestataire de services avec une haute valeur ajoutée sur la sécurité alimentaire des populations vivant à proximité. Les pollutions par les hydrocarbures dans ces milieux auraient donc des conséquences très graves sur la chaîne des écosystèmes impliqués directement ou indirectement[41]. Or, malgré le souci de protection de la spécificité de ce milieu, il s'avère que c'est à l'intérieur de la zone de mangrove qu'on retrouve une bonne partie des gisements de gaz et de pétrole. C'est notamment le cas dans les 7 000 km^2 de forêts de mangrove du delta du Niger où l'on localise les plus grands gisements de gaz et de pétrole malgré l'important pourcentage que représente encore l'exploitation effectuée en mer.

Aussi, l'enjeu du milieu reste primordial pour apprécier la vulnérabilité face à un acte de pollution. Cet enjeu réside *de facto* à comprendre le rôle et l'importance du milieu pollué pour l'homme et ses activités. L'enjeu d'une vulnérabilité en cas de pollution résiderait dans le rapport d'intérêt que l'homme a avec son milieu et donc dans l'appréciation des conséquences que pourrait avoir un tel incident d'abord sur le plan social et économique. Les sites aux forts enjeux économiques (tourisme balnéaire, hôtellerie, pêche, etc.) et/ou écologiques (zones protégées et espaces naturels d'importance écosystémique) sont ceux dont le profil de vulnérabilité représente un intérêt majeur et exigent une batterie de mesures préventives et même curatives en cas de pollution par les hydrocarbures. Malheureusement, malgré l'importance de leurs économies littorales, les pays du golfe de Guinée ne sont pas réputés pour la fiabilité de leur plan et/ou politique de lutte antipollution.

En effet, le niveau de préparation des sociétés et leur capacité à répondre à une pollution est une variable des facteurs de risque à ne pas négliger[42]. À cet effet, reprenant les

[41] Pour plus d'informations sur la question, voir le rapport de International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA): *« L'impact biologique de la pollution par les hydrocarbures : cas des mangroves »*, à télécharger en anglais et en français sur le lien suivant : http://www.ipieca.org/activities/oilspill/downloads/publications/reports/french/Vol4_Mangroves.pdf

[42] Le niveau de préparation c'est la capacité qu'ont les pays à répondre à une pollution. Pour mieux l'évaluer, il faut tenir compte des facteurs suivants : les compétences locales, l'existence de plans de prévention des risques ainsi qu'une coopération entre pays. Voir P. FATTAL, 2008c. p. 271.

conclusions d'une étude réalisée par *The International Tanker Owners Pollution Federation Limited* (ITOPF) sur certaines aires ou régions géographiques (les *Regional et Partner Seas*), MOLLER *et al*. (2003) précisent que l'éco-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre mérite une attention particulière par rapport aux déversements de pétrole principalement causés par le trafic pétrolier. Car, sur une échelle du niveau de risque allant de 1 (faible risque) à 3 (haut risque), ils placent la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (*West and Central Africa* : WACAF) en catégorie 2 (risque moyen), en raison de son faible niveau de préparation (*low* : -1 = niveau de préparation insuffisant). Cette mention d'« attention particulière »[43] exigée pour la zone de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est obtenue à partir du classement prioritaire qui résulte de l'addition des colonnes du niveau de risque et du niveau de préparation (**Tableau 7**).

Tableau 7 : Évaluation des risques en tenant compte du risque et du niveau de préparation

Regional Seas	*Niveau de risque*	*Niveau de préparation*	*Classement prioritaire*
North-east Pacific (NEP)	Low 1	Low -1	0 (1 – 1)
South-east Pacific (SE/PCF)	Low 1	Low -1	0
Upper South-West Atlantic (SWAT)	Medium 2	Medium -2	0
Wider Caribbean (WCR)	Medium 2	Low -1	1
West and Central Africa (WACAF)	Medium 2	Low -1	1
Eastern Africa (EAF)	Medium 2	Low -1	1
Red Sea and Gulf of Aden (PERSGA)	Medium 2	Low -1	1
Gulf Area (ROPME)	Medium 2	Low -1	1
Mediterranean (MED)	High 3	Medium -2	1
Black Sea (BLACK)	High 3	Low -1	2
Caspian	Medium 2	Low -1	1
Baltic (HELCOM)	Medium 2	High -3	-1
North-east Atlantic (OSPAR)	High 3	High -3	0
South Asian Seas (SACEP)	Medium 2	Low -1	1
East Asian Seas (EAS)	High 3	Medium -2	1
South Pacific (SREP)	Low 1	Low -1	0
North-west Pacific (NOWPAPA)	High 3	Medium -2	1
Arctic (PAME)	Low 1	Medium -2	-1
Antarctic	Low 1	Low -1	0

Source: ITOPF, in MOLLER et *al*, 2003.

Or, malgré l'existence d'une batterie de mesures internationales et régionales aussi pertinentes les unes que les autres, des difficultés subsistent en matière de développement des plans d'urgence anti-pollution, sur les équipements, la formation et l'entraînement du personnel, la fiabilité des déclarations sur les déversements volontaires des navires et installations pétrolières, le niveau de coopération des acteurs nationaux et régionaux, etc. Dans les pays du golfe de Guinée, lorsque des plans nationaux existent, ils sont bien plus souvent du ressort de l'initiative des acteurs privés (entreprises pétrolières) que des autorités publiques à proprement parler. Très peu sont véritablement opérationnels et remis à jour selon les recommandations internationales.

[43] La mention « attention particulière » que nous utilisons dans ce texte c'est pour faire référence à l'idée d'une région qui mérite d'être classée prioritaire pour le développement d'efforts destinés à améliorer les capacités de réaction face à un déversement. Voir T.H. MOLLER, F.C. MOLLOY et H.M. THOMAS, 2002, *Oil spill Risks and the State of Preparedness in the Regional Seas*. Rapport technique, International Oil Spill Conference, ITOPF, 9 p.

En clair, il faut retenir à ce niveau que la géographie de la circulation, le niveau de préparation des États et la sensibilité de l'environnement sont des variables qui peuvent expliquer l'impact d'une pollution pétrolière selon l'échelle considérée. La région présente un profil de vulnérabilité assez important car elle a un faible niveau de préparation face aux risques de pollution dans un environnement naturel très sensible et où se développe une intense activité pétrolière. C'est en tout cas ce que conforte l'analyse que l'ont peut faire sur les cas de pollution observées sur les plages sud de Mayumba dans la Nyanga, province sud du Gabon.

I.2.1.2. Les pollutions chroniques par hydrocarbures sur les plages sud de Mayumba

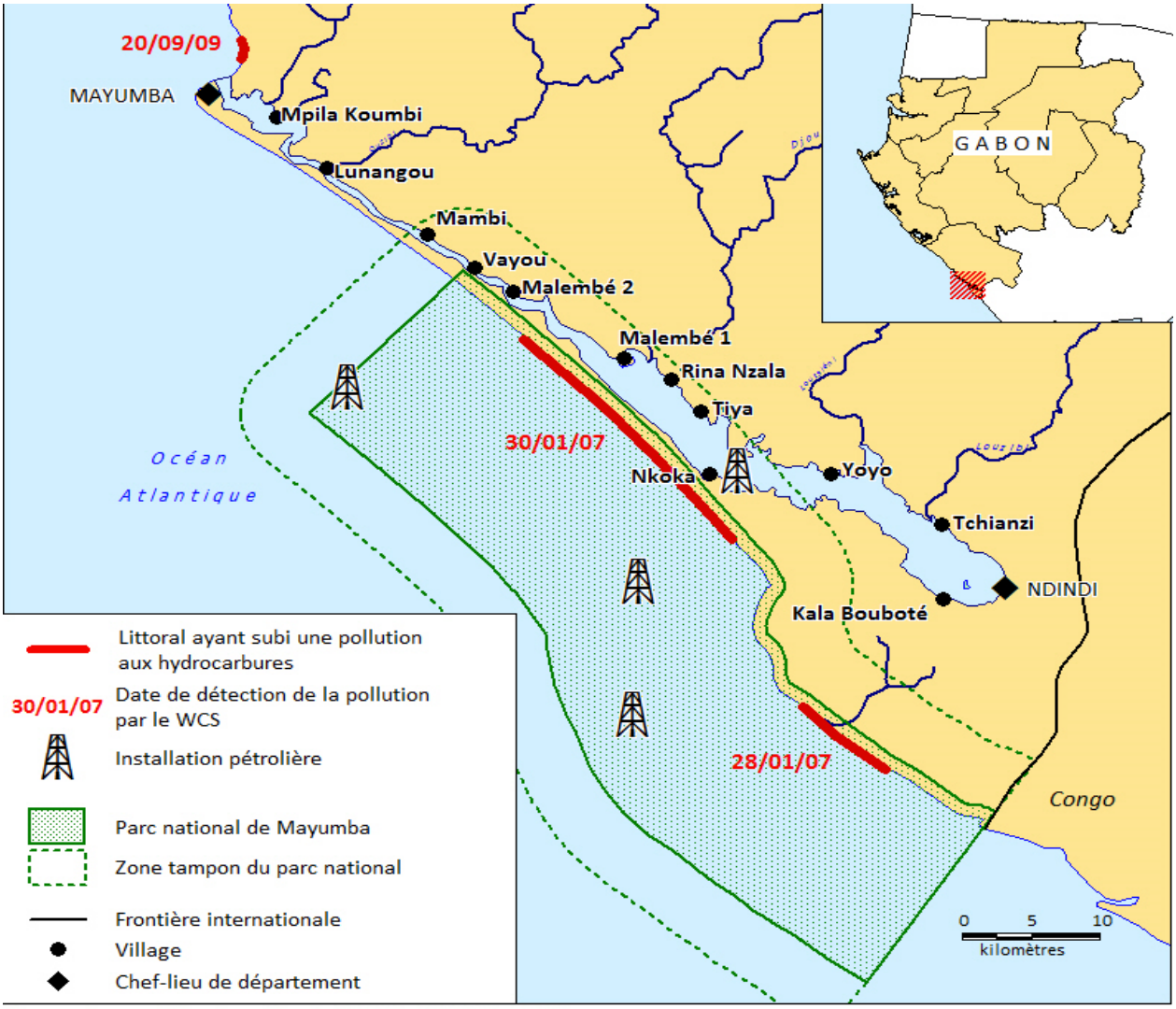
Troisème province maritime du Gabon après l'Estuaire et l'Ogooué-Maritime, la Nyanga est délimitée à l'ouest par l'océan Atlantique et au sud par le Congo. À Mayumba, chef-lieu du Département de la Basse-Banio, les plages au sud de la ville et la lagune Banio sont des sites où l'on médiatise depuis quelques années la régularité des cas de pollution pétrolière. Ces évènements ne sont pas faciles à analyser à cause du manque d'informations, tant du point de vue de la fréquence et de la quantité des déversements, mais néanmoins ils sont bien observables sur les sites.

Depuis 2003 avec la mise en place d'un programme conjoint entre les organisations non-gouvernementales (ONG) Wildlife Conservation Society (WCS), le Fonds Mondial pour la Nature (WWF), la Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture (DGPA) et le Conseil national des parcs nationaux (parc de Mayumba) dans l'optique de la surveillance de la pêche illégale et de la gestion durable des ressources naturelles, de nombreux rapports font état des cas de pollution par les hydrocarbures et les huiles sur les plages sud de Mayumba et dans la lagune Banio (**Carte 4**). Des entreprises de l'offshore et quelques sociétés à terre dépendant de l'industrie pétrolière polluent considérablement l'environnement des populations locales.

S'il est vrai que les cas de pollution observés sur les plages et dans la lagune sont bien du pétrole et des huiles, les quelques rapports consultés restent cependant très prudents sur l'exactitude des origines de ces matières polluantes. À cause du manque d'investigations et d'informations pouvant déterminer l'origine et la provenance de ces hydrocarbures, nous ne pouvons que conforter quelques hypothèses, dont les plus réalistes sont les suivantes :

- ✓ une fuite des hydrocarbures due aux opérations de chargement dans les navires ;
- ✓ une fuite des hydrocarbures due aux opérations d'exploration en mer ou à terre ;
- ✓ un endommagement du circuit des pipes dans la distribution du réseau qui longe le littoral gabonais et congolais ;
- ✓ les traces de polluant proviennent des activités utilisant des hydrocarbures (transport fluvial et transport de grumes: bacs et remorqueurs) et les mouvements des marées dans la lagune favorisent la distribution du polluant;
- ✓ les déballastages volontaires, suite au nettoyage des cuves des navires.

Carte 4 : Les zones de pollution sur les plages de Mayumba (Gabon)



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011

Sources : Rapports du WCS : - Incident de pollution sur les plages de Mayumba, janvier 2007
- Pollution de la lagune Banio, septembre 2009

Concernant le cas des plages de Mayumba, c'est l'hypothèse des déballastages volontaires qui nous semble la plus plausible dans la mesure où aucun contrôle et aucune surveillance côtière fiable n'est effectuée par les autorités gabonaises et congolaises. De plus, les nappes de goudron laissées sur les plages par le ressac semblent confirmer qu'elles proviennent de la haute mer, soit de la zone des plateformes ou des navires qui assurent le transport de la matière. Dans cette zone, de nombreux incidents sont malheureusement signalés par les postes de surveillance des ONG comme en témoigne celui du 30 janvier 2007. Un incident qui a vu plus de 20 km de plage souillés par une pollution pétrolière dont l'origine reste encore inconnue jusqu'à nos jours.

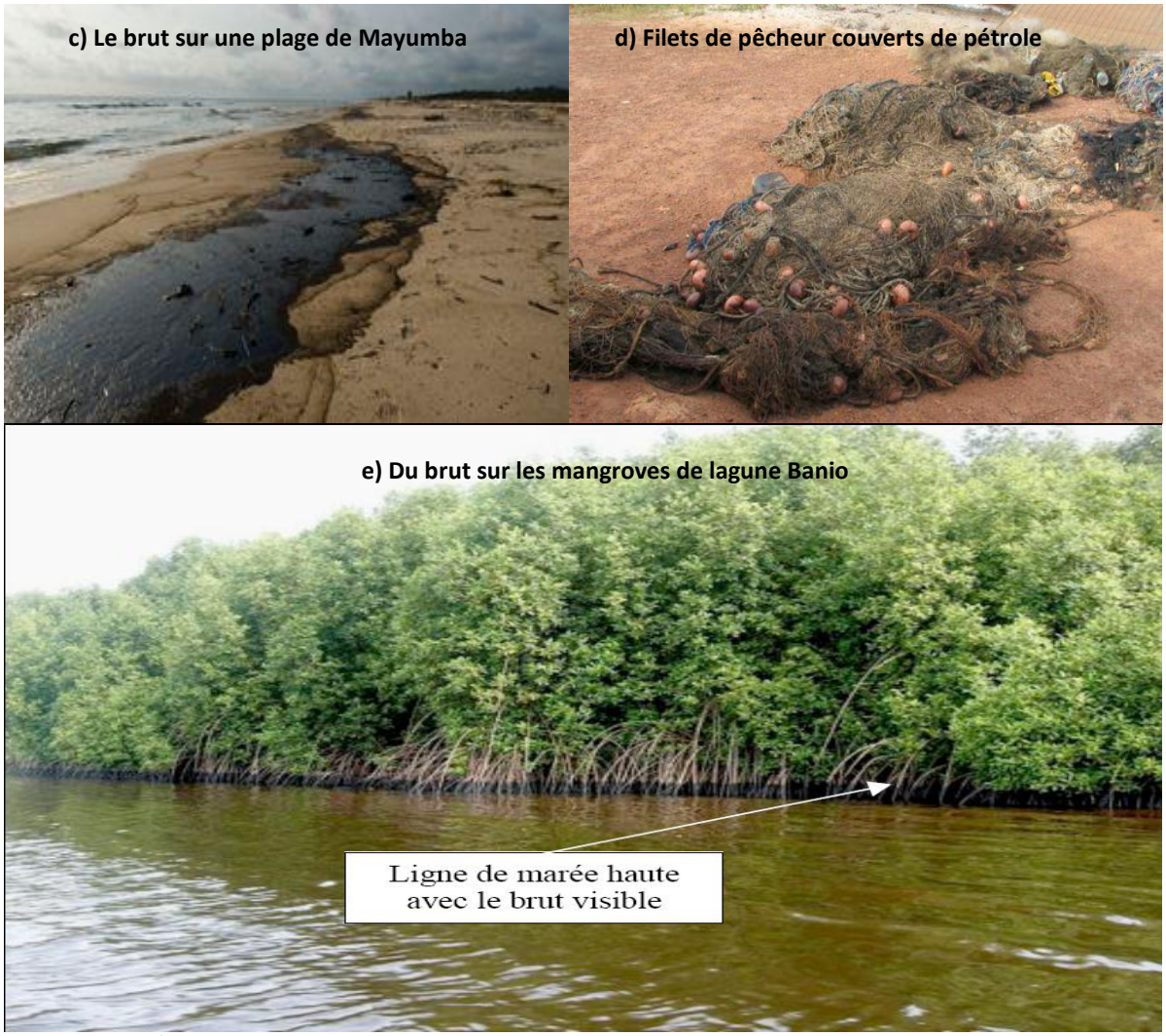
Effectivement, selon les extraits d'un rapport conclu dans le cadre des opérations de surveillance conjointement menées par les équipes du WCS et WWF, les agents relatent avec

une grande précision un incident de pollution pétrolière survenu le 30 janvier 2007 vers 14 h sur les plages de Mayumba (à 40 km de la ville), proche du village Kouboula. Vers 14h, les agents voient arriver les premières nappes d'huile sur les plages au centre du parc de Mayumba. En l'espace de 2h, près de 20 km de plage étaient couverts par les couches de brut avec une forte concentration sur 11 km dont les coordonnées géographiques sont les suivants : S3.68/E10.93. Cependant, le rapport des équipes au sud mentionne que le 28 du même mois, leur zone d'étude de Nyafessa (à 72 km de Mayumba) avait également été souillée par des boulettes de goudron. Au lendemain du 30 janvier 2007, la pluie tombée dans la nuit avait enfoui les nappes de pétrole dans le sable mais qu'une importante quantité restait encore visible en surface.

Ces incidents répétés menacent considérablement l'équilibre environnemental et la santé publique dans la région. Une région dont l'enjeu écologique n'est plus à démontrer car ces plages et les eaux environnantes représentent un site de ponte pour les tortues luth et représentent un véritable paradis pour les autres cétacés (baleines à bosse et dauphins), mais aussi pour l'avifaune (KOUMBA MABERT, 2010). La tortue luth est une espèce menacée qui a besoin d'une forte protection car les plages de Mayumba sont classées comme meilleurs sites de ponte dans le monde, et probablement les plus importants dans l'Atlantique (MOUNGANGA, 2008). De plus, avec ses 80 km^2, la région représente le seul parc entièrement aquatique du pays sur les 13 aires décrétées en 2002 sur décision du défunt Président Omar BONGO ONDIMBA. C'est aussi un site touristique très important pour le développement de la pêche sportive et les complexes hôteliers.

Les forêts de mangroves dans la lagune Banio ne sont pas épargnées par ce phénomène de pollution. Dans leur cas, nous privilégions l'hypothèse d'une pollution chronique engendrée par des opérations d'exploitation de pétrole (camp d'exploration et d'exploitation des compagnies pétrolières, opérations de déballastage au large) et par des activités sectorielles qui dépendent fortement de cette industrie (transport fluvial et transport de grumes). Mais, que l'on soit dans un cas comme dans l'autre, les pollutions chroniques sont avérées comme on peut le constater à travers ces quelques images dans les zones de mangrove (**Planche 2**) et les observations de terrain recueillies par Brice Didier KOUMBA MABERT (2010) lorsqu'il évoque la situation dans cette région : *« ... Ainsi, des résidus de pétrole dégradé s'agglomèrent et sont déposés sur les rivages par le vent, les courants et les vagues, sous forme de boules de goudron »*. Les dégâts sont donc considérables pour l'environnement et pour les habitants dont l'activité principale repose sur la pêche et l'agriculture. Les différents coins d'eau potable sont souillés par le pétrole et les habitants n'ont parfois plus d'autres choix que de continuer à boire cette eau et à l'utiliser pour d'autres besoins au péril de leur santé. L'activité de la pêche est considérablement perturbée comme en témoignent l'image des filets de pêcheurs recouverts de pétrole. Quant aux poissons, moules et autres espèces vivantes, le bilan catastrophique se passe de commentaires. Les conséquences d'une telle pollution vont bien au-delà des aspects démographiques et environnementaux, car elles bouleversent aussi l'organisation de l'économie locale impulsée par les différents opérateurs installés. Certes, ces « petites » pollutions chroniques attirent très peu l'attention des médias mais leurs dégâts sont aussi néfastes pour les populations locales et leur environnement que ceux des accidents pétroliers surmédiatisés.

Planche 2 : Les pollutions sur les plages de Mayumba et dans la lagune Banio



Source des clichés : WCS – Gabon.

De ce fait, il est important de signaler que la question de l'indemnisation reste un sujet tabou pour de nombreuses compagnies pétrolières africaines, et bien plus encore un mystère pour les populations locales. Parfois, les plaintes des villageois n'enregistrent que de faibles indemnisations partielles de la part des entreprises pétrolières installées dans la région. Mais, bien avant que le sujet de l'indemnisation ne soit une préoccupation pour les communautés locales, il soulève déjà en amont une question que ne manque pas de souligner Martin NDENDE (2006) lorsqu'il évoque les deux conventions « inséparables » sur les responsabilités et l'indemnisation en matière de pollution pétrolière : la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC (*Civil Liability Convention*), et la Convention internationale portant création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite FIPOL (Fonds d'indemnisation pour les pollutions par hydrocarbures). Elles méritent sans nul doute un recadrage permettant la prise en compte d'une pollution pétrolière autre que celle issue du navire.

Selon les prescriptions juridiques de ces conventions, le champ de l'indemnisation ne doit concerner que les pollutions issues du « navire pollueur ». La notion de « navire » étant assez mal définie dans le premier article des conventions. Ainsi, à en croire de nombreuses interprétations juridiques, le CLC/FIPOL ne touche pas les pollutions pétrolières d'une autre origine que celle du « navire », au sens de la convention. Or, il semble de toute évidence que cette définition du navire exclu les plateformes offshore, les installations de production flottantes (exemple des FPSOs) et des installations à terre (terminal pétro-portuaire, réseau de pipes, camp d'exploration) dont on soupçonne une forte participation dans les pollutions locales. Outre cette condition, les conventions exigent de prouver la source des pollutions afin d'établir la responsabilité directe du pollueur et la procédure d'indemnisation.

Fort de ces exigences internationales hautement techniques et d'une lourdeur administrative certaine, les communautés villageoises des régions pétrolières du golfe de Guinée subissent en silence les cas de pollution que les médias et les autorités continuent de faire passer sous le régime de la norme quotidiennement acceptable pour les besoins du développement économique. Un des principaux dangers pour l'environnement et les populations locales réside dans ces pollutions chroniques dont il est difficile de prouver la source afin d'établir les responsabilités et la procédure d'indemnisation. Pourtant, à n'en point douter, les conséquences néfastes menacent sérieusement l'équilibre de la vie humaine, animale et végétale de Mayumba, et dans une large mesure toutes les régions qui dans le golfe de Guinée se trouvent dans la même situation.

I.2.2- Les autres formes de pollution du milieu marin

L'enjeu pétrolier justifie inéluctablement les visions stratégiques faites sur la région du golfe de Guinée. Il n'est donc pas anodin de s'être appesanti sur les pollutions par les hydrocarbures. Cependant, les hydrocarbures ne sont pas les seules formes de pollution qui encombrent les zones maritimes de la région. On peut également citer la pollution d'origine terrestre (pollution tellurique) et celle issue du transport maritime avec le cas particulier des épaves de navires dans les ports et les plages.

I.2.2.1. La pollution d'origine terrestre

La pollution tellurique peut être définie comme la pollution des zones maritimes due à des déversements par les cours d'eau, les établissements côtiers ou les émissaires, ou émanant de toute autre source située sur la terre ferme. Elle peut donc avoir plusieurs sources, mais nous n'en évoquerons que quelques unes comme celles issues des fleuves, des canalisations et des entreprises littorales.

L'essentiel de la pollution maritime est d'origine terrestre (déchets et rejets de l'industrie, de l'urbanisation, de la déforestation et de l'agriculture, etc.). Le transport se fait par ces nombreux cours d'eau qui drainent le continent et se jettent dans les eaux maritimes côtières en entraînant avec elles des quantités importantes de matières polluantes qui ont été produites aussi bien par les États côtiers que par les États sans littoral. Ces substances polluantes fragilisent considérablement les zones les plus productrices du milieu marin et près de la moitié d'entre elles arrivent dans les eaux côtières par des canalisations, des fleuves et des navires sous forme de gaz, liquides ou solides. Ces évidences n'épargnent aucun État

côtier du monde, et encore moins ceux du golfe de Guinée qui brillent par l'absence de mesures préventives contre les pollutions littorales.

En effet, une marée montante d'eaux usées menace sérieusement la vie dans la mer régionale du golfe de Guinée : 80 à 90% des eaux usées déversées et drainées par des canalisations sont des rejets qui n'ont pas été traités. L'anthropisation galopante du littoral qui se conjugue assez mal avec les systèmes de voirie, d'assainissement et de traitement des déchets constitue un véritable problème environnemental pour ces économies côtières. Ainsi, tandis que des progrès sont réalisés depuis les années 1980 dans le but de réduire la pollution pétrolière, le rapport 2006 du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) sur le programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (UNEP-GPA) mentionne que les progrès les plus faibles sont enregistrés sur les questions des eaux usées, des nutriments et des macro-déchets. C'est également pour cette raison que le Programme propose en cette même année un guide d'action intitulé *Protecting coastal and marine environments from land-based activities*. L'Afrique est donc particulièrement touchée par cette pollution d'origine terrestre car de nombreux pays côtiers ne disposent pas ou très peu d'infrastructures adéquates pour traiter les matières issues des différentes sources de pollution. Pour la plupart de ces pays, ils ne disposent même pas d'une structure fiable pour le contrôle et la surveillance des normes de construction et de respect de l'environnement dans les zones côtières.

Sur les bandes côtières, les résidences privées, les hôtels, les campements de pêche et des entreprises de différents standings continuent de s'établir à un rythme inquiétant. Tout cela au mépris des règles de construction et du respect de l'environnement. Très souvent, c'est une architecture avec des « canalisations poubelles » qui donnent directement dans les eaux côtières ou dans les canalisations environnantes car l'objectif des édifices est d'avoir pignon sur mer. D'origines industrielles, municipales ou médicales, les macro-déchets et les eaux usées représentent un véritable danger pour le tourisme balnéaire parce qu'ils défigurent le paysage, menacent la santé des baigneurs et des populations côtières, mais aussi celle de l'écosystème marin. Et, parmi ces « pollueurs », les entreprises littorales sont particulièrement sous les feux des projecteurs à travers des rapports sur des enquêtes d'analyse qui prouvent qu'elles profitent de leur proximité avec la mer et les cours d'eau avoisinants pour se débarrasser illicitement et à moindre frais de leurs déchets. Une situation illustrée par la présence, de nombreuses stations-services le long du littoral, dépourvues de collecteurs d'huile et autres matières polluantes qui font aussi leur « vidange » dans les caniveaux, les égouts et directement sur les plages. Généralement, ces entreprises littorales appartiennent à de grands groupes industriels et les informations sur la gestion des déchets sont un sujet tabou pour les directions qui assurent respecter les normes de construction ainsi que celles pour l'évacuation des déchets liquides et solides. Ces entreprises établissent le plus souvent un large périmètre de sûreté qui les protège en même temps des regards indiscrets.

I.2.2.2. La pollution due aux épaves de navires dans les ports et sur les plages

Dans le golfe de Guinée, la situation du devenir des navires échoués sur les bancs de sable ou en fin de cycle de vie mérite une attention particulière lorsqu'on évoque les différentes sources de pollution maritime. Des épaves jonchent les plages, parfois se trouvent dans les fonds des approches portuaires et chenaux d'accès et à proximité des quais. Différemment vécu par tous les pays de la région, le phénomène des engins abandonnés

défigure le paysage côtier et fait peser le risque d'insécurité sur la navigation dans les approches portuaires et sur la navigation maritime en général.

Malgré les appels incessants des autorités portuaires, les armateurs et propriétaires de navires jouent sur une certaine complicité avec les agents chargés des enquêtes pour ne pas retirer les épaves et attendre qu'elles s'ensablent avec le mouvement des marées, se dégradent ou finissent par couler au fil des années. Pourtant, autrefois, certaines autorités disposaient d'un cimetière de navires comme ce fut le cas au port d'Owendo. Un îlot, du nom de île Perroquet au sud du port servait pour la circonstance. Mais à cause de sa saturation et pour des raisons de protection de l'environnement, les autorités de la marine marchande gabonaise depuis le début des années 2000 assurent faire le démantèlement de petits et moyens navires dans des chantiers navals, réservant les grands navires ainsi que ceux de la marine nationale à la vente à des compagnies qui assureront le démantèlement dans des sites appropriés. Dans le cadre du Gabon, il est très difficile de vérifier ces informations, d'autant plus que le paysage côtier présentait un tout autre spectacle lors de nos investigations.

En réalité, il existe sur le littoral du golfe de Guinée un véritable phénomène de *« no man's landisation »* des plages, surtout celles qui se trouvent à proximité des ports. Elles sont les sites de prédilection pour l'abandon des navires par les armateurs et autres propriétaires. Dans ces zones, de nombreuses activités illégales se greffent autour d'une opportunité comme ce fut le cas de la scierie observée sous le pont Nomba au sud de Libreville. Le site du pont Nomba représente le plus grand marché d'écoulement de la pêche artisanale pour l'agglomération de Libreville-Owendo et il s'ouvre directement sur un cours d'eau appelé la Lowè qui se jette dans l'estuaire du Komo. Appartenant à la façade côtière industrielle sur un linéaire d'environ 20 km où se localise également le complexe portuaire d'Owendo avec son port à bois, quelques billes d'okoumé destinées à l'exportation échappent par la force des vagues à la chaîne de transport pour s'échouer sur le débarcadaire d'Acaé. Ces billes échouées font le bonheur de certains entrepreneurs qui improvisent à ciel ouvert une scierie dont les copeaux de bois et les huiles d'entretien des machines sont directement déversés sans aucun ménagement dans le canal communiquant avec la mer comme le prouve cette image (**Photo 4**).

Photo 4 : Quelques formes de pollution d'origines terrestres au pont Nomba (Gabon)



Cliché : OTSA'A NGUEMA Daenis, mars 2010.

À proximité des quais, l'accumulation des épaves gênent considérablement les manœuvres d'accostage des navires. Dans cette forme de pollution, outre l'espace encombré par l'épave, il faut aussi tenir compte de la pollution toxique et chimique des huiles et du carburant des navires qui, dans des situations d'immersion remontent à la surface pour former une nappe polluante. Au « port Gabon » à Douala, la situation est inquiétante car les épaves qui jonchent le plan d'eau obligent à chaque accumulation un nouvel ordre de positionnement des navires pour le chargement ou déchargement des marchandises. La situation est similaire dans de nombreux ports du golfe de Guinée. Les autorités publiques portuaires estiment ne pas avoir les moyens financiers et matériels pour retirer les épaves, et très peu d'armateurs et propriétaires de navires assument leurs responsabilités en la matière. Selon la réglementation ce sont les propriétaires des épaves qui doivent eux-mêmes assurer ou financer ces opérations de retrait dans des zones dangereuses pour la navigation.

Pour conclure sur ce chapitre des atteintes à la sécurité maritime, il semble de toute évidence que l'insécurité sur la navigation règne dans les eaux maritimes du golfe de Guinée. D'abord de par les attributs naturels propres à la région qui peuvent réduire ou amplifier les risques d'accident dans la navigation maritime en général et particulièrement la géographie régionale du transport pétrolier. Le contexte nautique de par la situation des sites portuaires peut aussi avoir une influence sur les conditions de sécurité et parfois même sur la sûreté. C'est ce que confirme également l'état peu fiable des aides à la navigation et les pseudo-mesures sur la sécurité des personnes, des biens et des navires. À ce niveau, il faut noter que la situation est particulièrement décevante au regard du prix accordé à la vie humaine lorsqu'on constate que les enseignements sur le naufrage du *Joola* n'ont visiblement pas laissé de traces dans la navigation régionale.

De même, la situation dramatique de la pollution par les hydrocarbures dans le golfe de Guinée reste certainement l'un des problèmes les plus complexes à résoudre par les autorités. Même si la région semble ne pas enregistrer de grands accidents pétroliers, elle connaît une « pollution silencieuse » certes moins médiatisée que les accidents des pétroliers dans les pays du Nord, mais avec des conséquences similaires pour la nature et les populations locales. Les écosystèmes marins et populations du sud de Mayumba (Gabon) font les frais d'une pollution chronique des plages et de la lagune Banio. Ce type de pollution pétrolière est fréquent dans de nombreuses localités du golfe de Guinée comme en témoigne aussi celles qui ont lieu dans le delta du Niger ou sur les plages de Kribi au Cameroun. Mais, au-delà de la pollution pétrolière, les eaux maritimes du golfe de Guinée connaissent aussi une pollution d'origine terrestre et celle par l'abandon des épaves de navires sur les plages et dans les ports qui devient un phénomène inquiétant.

Malgré les efforts que l'on peut noter sur certains aspects, le constat général ne fait pas l'ombre d'un doute : le golfe de Guinée est une zone dangereuse pour la navigation maritime. Peut-on dresser le même constat en matière de sûreté ?

CHAPITRE II

LES ATTEINTES À LA SÛRETÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEÉ

Les atteintes à la sûreté maritime se regroupent sous l'idée des menaces commises dans le domaine maritime avec l'intention de nuire, de causer un préjudice moral ou matériel. Loin de prétendre toutes les cerner dans le golfe de Guinée, nous les exposerons à travers trois domaines reflétant assez bien les réalités pertinentes que connaissent les pays de cette région. Dans ce chapitre, il sera donc question de faire un état des lieux de la situation de la pêche et des trafics maritimes illicites (**Section 1**), de la criminalité maritime sous l'angle du débat sur l'existence potentielle des menaces de la « piraterie » et du terrorisme maritimes dans le cas spécifique du golfe de Guinée (**Section 2**), et enfin, l'espace portuaire ne sera pas en reste avec le problème de sa sûreté (**Section 3**).

S'il est vrai que nos analyses se focalisent sur ces trois domaines pour parler de la menace maritime régionale, il n'en demeure pas moins que chacun de ces différents aspects peut à lui seul faire l'objet d'une étude approfondie. Ce qui témoigne du caractère vaste et complexe de chacun des aspects à traiter, et par conséquent d'une vision non exhaustive du caractère des atteintes à la sûreté.

Section 1 : La pêche et les trafics maritimes illicites

Le problème de la gestion des pêches maritimes est devenu une priorité pour plusieurs gouvernements africains parce que c'est une activité capitale pour les populations. Mais elle est menacée par des pratiques illicites. La pêche illicite occupe une place très importante sur l'échelle des menaces dans les eaux maritimes africaines au-delà même de l'apparition des nouvelles menaces asymétriques apparues ces dernières années. Une réalité bien trop souvent négligée. Cette activité illicite de prédation ou de destruction de la ressource halieutique peut avoir des liens avec d'autres activités informelles telles que les trafics d'armes, de drogues, des êtres humains, de déchets dangereux et des migrations clandestines lorsque ces dernières ne sont pas directement liées à la chaîne officieuse du transport maritime. Des pratiques qui aujourd'hui remettent en cause la protection de l'environnement et des individus à différents niveaux et dont souffrent les pays du golfe de Guinée lorsqu'ils n'en sont pas eux-mêmes à l'origine. C'est donc l'occasion de dresser un panorama des nouvelles facettes de la pêche illicite et des différents trafics maritimes dangereux de cette région.

II.1.1- Panorama sur la pêche maritime illicite

Avant de dresser un état des lieux sur la situation de la pêche maritime illicite dans le golfe de Guinée, il est important de cerner les enjeux du secteur de la pêche maritime. Ceci, dans le but de mieux apprécier le bilan désastreux que représente cette activité lorsqu'elle n'est pas encadrée et protégée par les autorités.

II.1.1.1. Les enjeux de la pêche maritime dans le golfe de Guinée

« Pour parler de l'activité de la pêche maritime, il faut réunir trois principales conditions : la disponibilité de la ressource, la motivation de l'homme et un marché réglementé sur lequel on peut écouler le produit ». C'est en ces termes que Guy-Serge BIGNOUMBA, docteur en géographie de la pêche à l'université Omar Bongo de Libreville résumait la situation lors d'un cours magistral de Licence en 2006 sur « les enjeux de la pêche ». On retrouve ici les idées d'Antony T. CHARLES (1992)[44] lorsqu'il expose l'implication des paradigmes de conservation, de rationalisation et de communauté sociale des pêches à propos des enjeux biologiques, économiques et sociaux qui constituent l'ossature de toute politique de gestion des pêches et qui sont à l'origine des conflits d'usage.

La remontée du courant marin froid de Benguela vers le nord en provenance de l'île Sainte Hélène, atteste de la présence du phénomène d'upwelling dans certaines zones qui font du golfe de Guinée l'une des plus riches en plancton, et donc très poissonneux de la région. Aussi, l'écosystème de Benguela est hautement productif en termes de production primaire et de ressources halieutiques (FAO, 2008). Les atouts de la diversité d'une flore littorale caractérisée par des milieux dominants de mangrove - lieu privilégié de reproduction des espèces halieutiques – confortent une fois de plus cette réputation. Il apparaît donc simple de reconnaître que seule la disponibilité de la ressource halieutique doit être au centre des préoccupations de l'activité qu'elle engendre. Pas de ressource, pas d'activité de pêche. L'enjeu biologique de la ressource comme étant une condition *sine qua non* de l'existence même de l'activité de pêche doit reposer sur des politiques de conservation et de gestion des stocks disponibles.

L'enjeu économique de la pêche dans les pays du golfe de Guinée est bien trop souvent résumé, à tort et à travers par sa faible participation dans le Produit Intérieur Brut (PIB). Loin d'atteindre leur souveraineté alimentaire, comme tout le continent, les pays de la région exportent surtout des produits halieutiques à haute valeur marchande (crustacés et mollusques) destinés au marché européen. Ce qui explique en même temps la forte pression constatée sur ces espèces. Pour autant, bien qu'étant une filière insuffisamment structurée et organisée, c'est le secteur de la pêche maritime artisanale qui est souvent à l'origine de l'impact de la représentativité du secteur dans le PIB. Il est aussi à noter que les produits de la pêche participent à la disponibilité comme à la qualité alimentaire avec leur apport protéique pour l'homme et l'animal. La consommation des produits halieutiques est donc surtout source d'alimentation pour les populations. Or, les prévisions sur l'augmentation de la population d'ici dix à vingt ans prouvent que les prises nationales ne suffiront plus à répondre à la demande. Il est judicieux pour de nombreux pays du golfe de Guinée d'y trouver un intérêt particulier dans l'optique de diversifier leurs économies de rente en créant des conditions favorables au développement de l'activité de pêche. Les devises, les emplois et les recettes

[44] Dans son article intitulé *« Fisheries conflits : a united framework »* paru en septembre 1992 dans la revue *Marine Policy* (vol. 16, n°5, pp. 379-393), A.T. CHARLES expose les trois paradigmes : de « conservation », de « rationalisation » et de « social-communautaire ». Les idées prônées par chaque paradigme sont différentes les unes des autres mais elles sont intimement liées dans la mesure où leur mauvais dosage par rapport au contexte local (ou national) concerné entraine directement des conflits au sein des communautés de pécheurs ou entre ces dernières et les autorités chargés du domaine. Le paradigme de « conservation » est fondé sur la nécessité d'une disponibilité permanente de la ressource, celui de la « rationalisation » repose sur l'objectif d'une maximisation de la rente dégagée par la pêcherie, et le paradigme de « social-communautaire » implique la recherche du bien-être social des communautés de par la recherche des équilibres dans la répartition des bénéfices de l'activité de pêche et des modes de vie qui gravitent autour de cette activité.

fiscales générés par les exportations et les conditions favorables du marché national pourraient être un enjeu de taille pour le développement de ces pays.

Sur le plan social, la pêche joue un rôle essentiel pour des millions de femmes et d'hommes en ce sens qu'elle génère de l'emploi de façon directe ou indirecte (production, transformation, commercialisation et autres activités dérivées). *« La FAO estime à 43,5 millions le nombre de personnes se livrant directement à la production primaire de poisson en milieu naturel ou dans l'aquaculture et elle estime que plus de 125 millions d'individus sont employés dans la transformation, la commercialisation et les autres industries liées au poisson. Et, si l'on tient compte des personnes à charge, ce ne serait pas moins de 520 millions de personnes, soit 8% de la population mondiale, qui seraient dépendantes de ce secteur »* (D'ABOVILLE, 2010). Pour l'Afrique subsaharienne, le même rapport évalue entre 6 à 9 millions le nombre de personnes travaillant à temps partiel ou à temps complet dans ce secteur d'activité, avec une part très active des femmes surtout dans la transformation, la commercialisation et la distribution du produit. Bien que jouissant encore d'une image peu valorisante sur l'échelle des activités de la région, l'importance et la variété des activités artisanales de production, de commercialisation et de conditionnement (pêche piroguière, fumage, salage-séchage) génèrent un nombre considérable d'emplois pour les communautés défavorisées vivant le long du littoral. Dans cette logique, certaines communautés de pêcheurs très anciennes, surtout du Ghana, du Bénin et du Nigéria, exportent assez bien leur tradition le long des côtes d'autres États de la région occasionnant ainsi des migrations saisonnières de pêcheurs (WEIGEL, 1989). Il est vrai que d'autres pays, hormis ceux cités, subissent ou maîtrisent mal ces migrations mais l'enjeu social dans ce secteur résiderait certainement pour ces États dans l'intégration des connaissances et du savoir-faire de ces « populations arc-en-ciel » dans les politiques générales de préservation de l'environnement et des écosystèmes du milieu de la pêche.

Les pays du golfe de Guinée disposent déjà d'un atout au regard des conditions naturelles de leur environnement maritime : la disponibilité de la ressource halieutique. Leur défi consiste à consolider l'activité dans un environnement où le produit aurait une forte valeur ajoutée avec une amélioration des conditions économiques, où le bien-être des communautés concernées serait garanti.

Cependant, les conclusions du rapport de la FAO (2008) sur la production mondiale des pêches de capture prouvent que la situation des prises est sensiblement stagnante depuis le milieu des années 1990, et les prises effectuées dans le golfe de Guinée ne sont pas épargnées. Elles étaient estimées au début des années 1990 à 1,4 million de tonnes en 1990 dont 57% par la pêche maritime piroguière (environ 500 000 tonnes) ou semi-industrielle des pays riverains (estimé à 300 000 tonnes) et 43% par les flottilles industrielles étrangères (600 000 tonnes dont plus de 80% réalisés dans les eaux angolaises) (CHAUSSADE et CORLAY, 1990). Si en 2006 la configuration de la répartition reste sensiblement la même, le chiffre global enregistre une légère hausse pour se situer à 1,8 million de tonnes en tenant compte de la pêche de capture et de la production de l'aquaculture. Ce constat soulève une préoccupation : l'inquiétante raréfaction des ressources qui, elle-même cache une de ses facettes incarnées dans le problème de la pêche illicite.

II.1.1.2. La pêche illicite dans le golfe de Guinée : un phénomène « transnationalisé »

Pour éviter toute confusion terminologique sur le concept de la *pêche illicite, non déclarée et non réglementée* (pêche INN), le terme de *pêche illicite* comprend ici toutes les

caractéristiques de la pêche INN. C'est-à-dire de façon résumée, toutes les activités pratiquées dans les eaux de juridiction, de souveraineté (ou dans une zone de compétence d'une organisation) sans autorisation ou qui n'ont pas été déclarées (ou l'ont été de façon fallacieuse) ne respectant pas les lois et obligations existantes (nationales, régionales et internationales). Ce sont donc ces activités qui sont effectuées par des navires battant pavillon national ou étranger, n'ayant parfois aucune attache avec les États membres d'une organisation régionale (ou entité nationale) de gestion des pêches.

La portée exacte de la pêche illicite est certes impossible à mesurer, en raison d'un manque de fiabilité des données, mais elle fait perdre environ deux milliards de dollars par an au continent africain dont un milliard pour la seule région de l'Afrique de l'Ouest (FAO, 2008). Bien qu'ils ne soient pas réputés comme étant de grands producteurs de produits halieutiques, les pays du golfe de Guinée appartenant à la région de l'Afrique centrale n'en sont pas moins touchés par cette gangrène. Malgré une batterie de mesures internationales, régionales et nationales, les pêcheries de la région sont pillées de jour comme de nuit par des navires étrangers qui profitent non seulement des conditions naturelles favorables à la présence abondante de la ressource mais aussi du caractère impuissant des États de par leurs faibles moyens à mener de véritables patrouilles en mer ou le long des côtes. Ces pays assistent avec impuissance à l'épuisement de leurs stocks de poisson et à la montée des conflits entre pêcheurs locaux qui, lorsqu'ils ne sont pas victimes d'accidents causés par les chalutiers, se disputent quelques rares zones de pêche encore capables de garantir une rentabilité journalière.

Avec des flottilles très perfectionnées (navire congélateur, navire à grande vitesse, etc.) utilisant des méthodes de prélèvement très destructrices du processus de renouvellement de la ressource (exemple de la technique du « chalut-bœuf »[45] au Cameroun) et une parfaite maîtrise des stratégies pour contourner les lois en vigueur (double immatriculation, changement de nomination, pavillons de complaisance, transbordement en mer de la cargaison), la pression des prélèvements sur certaines espèces démersales (poissons, crevettes et céphalopodes) peut à long terme modifier considérablement la chaîne alimentaire marine et même pour l'homme. Il est évident que la surexploitation entrainerait inévitablement un profond appauvrissement des écosystèmes, incapables de supporter cette intense activité. De nombreux experts de la pêche tirent la sonnette d'alarme dans les rapports concernant l'Afrique de l'Ouest et du Centre. C'est le cas du rapport sur le projet « Système d'Information et d'Analyse des Pêches » (SIAP)[46] où ils mettent en évidence l'évolution en baisse des captures, mais aussi la corrélation entre cette diminution des stocks et l'augmentation fulgurante dans la région du golfe de Guinée des flottes de pêche étrangères, cinq à six fois plus importantes en 2006 que trente ans auparavant. Les principaux responsables sont les flottilles de l'Union Européenne (UE) et des pays asiatiques qui pratiquent une pêche irresponsable sans autorisation de licence, un non respect des zones de

[45] Le chalut-bœuf est drainé à une vitesse de 3,8 à 4,2 nœuds par deux navires d'égale importance et gardant une équidistance de 400 mètres, chacun tirant par un bras. Elle permet de racler le fond et garder une ouverture et une vitesse suffisante pour réduire les fuites de poissons avec des filets aux mailles non conventionnelles pour un chalutier. C'est une technique d'origine japonaise et elle nécessite beaucoup de compréhension entre les commandants des deux bateaux. Elle ne peut se dérouler de nuit car elle exige une grande prudence dans les manœuvres.

[46] Le « système d'information et d'analyse des pêches » (SIAP) est un projet de la Commission Sous-Régionale des Pêches (CSRP) regroupant le Cap-Vert, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Mauritanie, Sénégal. Il est financé par les ressources du VII^{e} Fonds européen de développement.

pêche ou des caractéristiques de l'armement du navire et des méthodes non recommandées par les lois en vigueur.

Si parfois des données manquent pour accuser les flottilles de l'UE, celles sur les flottilles chinoises semblent plus accessibles à travers de petites initiatives des ONG environnementales comme on peut le constater au Gabon avec la collaboration entre le WCS, WWF et la DGPA sur un projet de surveillance de la pêche illégale et de la gestion durable des ressources naturelles initié depuis 2005. Bien que certaines données soient incomplètes, cette initiative a permis de mettre à jour le caractère intense et irrespectueux des pratiques de la pêche. Au Gabon, la zone de Mayumba et de son parc national sont particulièrement touchés par le phénomène (**Tableau 8** et **carte 5)**.

Tableau 8: Les navires arraisonnés dans la zone de Mayumba (du 20/08/2005 au 16/04/2006)

Numéro attribué	Nom du navire	Type de navire	Armateur	Motif et zone de l'arraisonnement	Coordonnées géographiques	Date et heure de l'arraisonnement
1	ALBA 11	Navire ''container''[47]		Pêche illégale en zone tampon	S3.67029 E10.71234	21/08/2005 à 14h56'
2	LECONI 5	Chalutier	SOCIPEG	Pêche illégale en zone I	S3.1877 E10.4567	20/08/2005 à 10h15'
3	LECONI 5	Chalutier	SOCIPEG	Pêche illégale en zone tampon	S3.62012 E10.7125	26/08/2005 à 13h25'
4	MASUKU	chalutier	SOCIPEG	Pêche illégale en zone tampon	S3.6122 E10.7112	26/08/2005 à 13h22'
5	LIAO YING SHUI 604	Chalutier	SOCIPEG	Pêche illégale en zone tampon	S3.6272 E10.7065	26/08/2005 à 13h29'
6	ARCHE DE NOE	chalutier	GPPM	Pêche illégale en zone II	S1.86174 E9.24413	23/01/2006 à 11h17'
7	IRAKLIS I	Chalutier		Pêche illégale en zone I	S3.07461 E10.35301	22/02/2006 à 9h02'
8	EUGENIE CHARLES	chalutier	APG	Pêche illégale en zone I	S3.02472 E10.28580	22/02/2006 à 8h55'
9	EFTICHIA I	chalutier		Pêche illégale en zone I	S3.08854 E10.36574	22/02/2006 à 9h03'
10	EFTICHIA II	chalutier		Pêche illégale en zone I	S3.08432 E10.36704	22/02/2006 à 9h04'
11	ATHENA	chalutier		Pêche illégale en zone I	S3.12725 E10.40471	22/02/2006 à 9h11'
12	IRAKLIS II	chalutier		Pêche illégale en zone I	S3.15446 E10.44099	22/02/2006 à 9h12'
13	EUGENIE CHARLES	Chalutier	APG	Pêche illégale en zone II	S2.8472 E10.09597	25/03/2006 à 15h08'
14	EUGENIE CHARLES	Chalutier	APG	Pêche illégale en zone II	En face de la Base navale de Mayumba	16/04/2006 à 13h30'
15	SAN PEDRO ST-105[48]	chalutier		Pêche interdite dans le parc de Mayumba	S3.62918 E10.77036	19/10/2006 à 12h50'

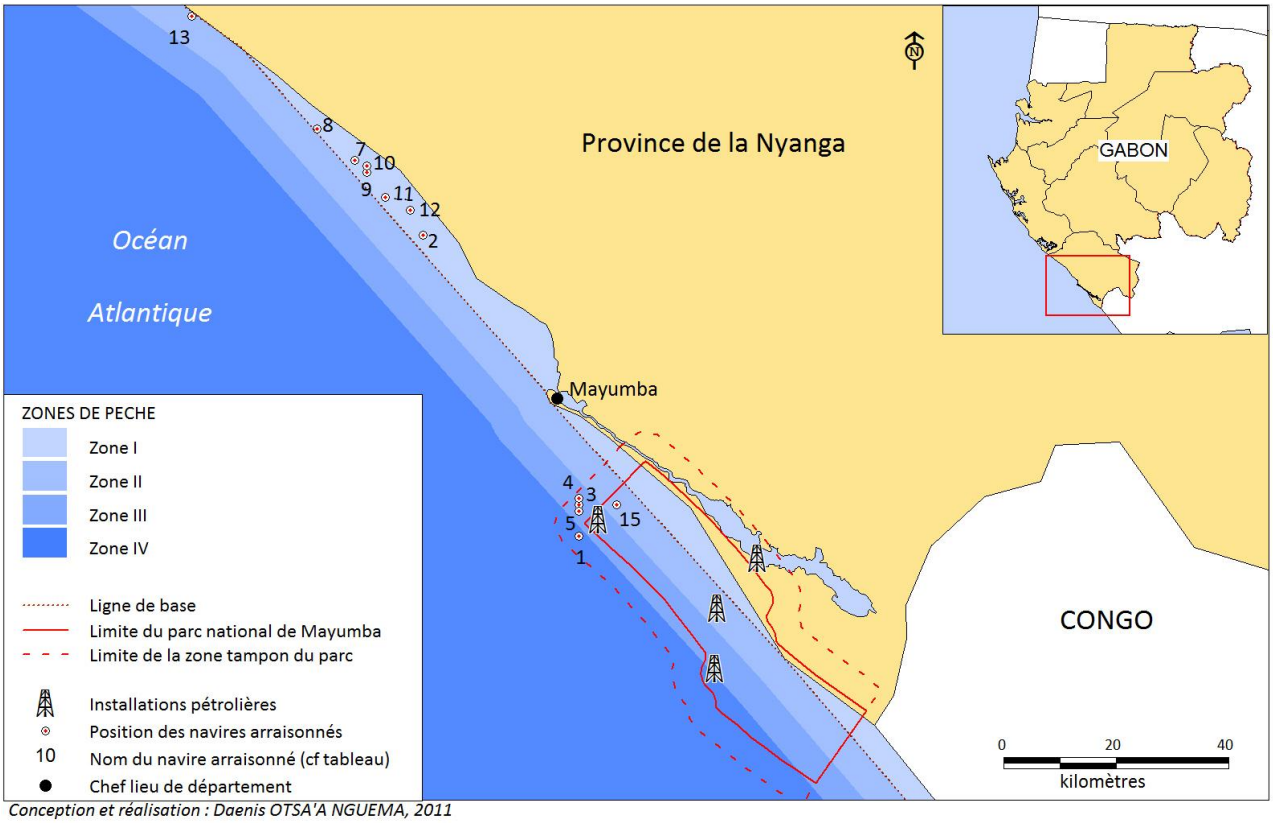
Source : Tableau réalisé à partir de l'analyse des rapports confidentiels sur le projet de *« Mise à jour des activités de la Wildlife Conservation Society (WCS) et le Fond Mondial pour la nature (WWF) dans le cadre de leur collaboration avec la Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture (DGPA) sur la surveillance de la pêche illégale et la gestion durable des ressources naturelles »*, juin 2008.

[47] L'arraisonnement a concerné les cinq pirogues transportées par le navire ALBA 11. C'est après investigation que les autorités ont pu remonter à l'identification originelle des pirogues qu'elles appartenaient bien au navire ''container'' ALBA 11 qui était leur navire mère. L'une de ces pirogues du nom de FALLOU FALL avait déjà été surprise le 20/08/2005 en situation de pêche illégale en zone II à 2,5 milles nautiques de la ligne de base.

[48] Le rapport mentionne qu'on a trouvé *« 48 kg de nageoires de requin (99 nageoires dorsales, et 180 autres, donc au moins 99 requins ont été tués), une cuvette de poisson salé, et quelques pièces de chair de requin. La quantité des nageoires à bord indique que les pêcheurs avaient balancé la plupart de leur capture (les carcasses de requin) dans la mer, donc les nageoires étaient le but principal de leur mission»*.

Cette approche multisectorielle a fourni en juin 2008 une base de données pour les autorités gabonaises à travers 122 rapports sur la situation de la pêche illégale et 12 rapports concernant les pollutions côtières par les hydrocarbures. Malgré quelques moyens fournis par ces ONG qui sont mis à la disposition d'un personnel réduit pour la surveillance et l'intervention (**Photo 5** et **6**), les chalutiers, conscients de ce maigre équipement, mènent des campagnes dévastatrices de prélèvement dans des zones protégées ou à proximité des plages bafouant le Décret N°62/PR/MEFPE du 10 janvier 1994, portant réglementation de la pêche en République gabonaise[49] et de la loi n°015/2005 sur le Code des pêches et de l'aquaculture. Des campagnes qui laissent présager l'horreur comme on peut l'imaginer dans cette pêche au requin dans le rapport sur le navire SAN PEDRO ST-105 dont Jorge F.C. OLIVEIRA est le propriétaire (**Photo 7**).

Carte 5: La pêche illicite dans la zone de Mayumba (Gabon)



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011

Source : *Compilation des rapports confidentiels portant sur le projet de "mise à jour des activités du WCS et du WWF dans le cadre de la collaboration avec la DGPA sur la surveillance de la pêche illégale et la gestion durable des ressources naturelles", juin 2008*

[49] De l'article 10 à 23, les dispositions définissent clairement quatre zones de pêche. La première zone **(Zone I)** est constituée de toutes les eaux continentales jusqu'aux embouchures. Cette zone est réservée aux pêcheurs nationaux se livrant à une pêche exclusivement artisanale, sont donc interdites la pêche au chalut, la pêche industrielle et l'utilisation des filets monofilaments. La deuxième zone **(Zone II)** s'étend de la limite de la première zone telle que définie ci-dessus jusqu'à une distance de trois milles marins au large de l'océan atlantique. Elle est réservée exclusivement aux pêcheurs artisanaux nationaux et aux entreprises conjointes de pêche artisanale, sont donc interdites la pêche au chalut, l'accès des pêcheurs étrangers en dehors des entreprises conjointes et l'utilisation des filets monofilaments. La troisième zone **(Zone III)** comprend l'étendue des eaux maritimes comprises entre trois et six milles marins. Elle est réservée exclusivement à tous pêcheurs gabonais, à la pêche artisanale, aux entreprises gabonaises et entreprises conjointes de pêche industrielle. Tout navire pêchant dans cette zone doit battre pavillon gabonais et jauger quatre cent cinquante tonneaux au maximum. La quatrième zone **(Zone IV)** comprend l'étendue des eaux maritimes situées au-delà de six milles marins jusqu'à la limite supérieure de la ZEE. Cette zone est ouverte à la pêche industrielle, aux pêcheurs et aux bateaux de toutes nationalités ayant obtenu une licence de pêche industrielle et autres autorisations requises auprès des autorités.

Ces rapports confidentiels montrent aussi une réalité de plus en plus inquiétante : le phénomène de la pêche illicite régionale a été « transnationalisé ». En effet, si pendant longtemps celle-ci a été l'apanage des navires venant du Nord et surtout des pays asiatiques n'ayant aucune immatriculation ou ne portant aucun pavillon d'un État de la région du golfe de Guinée, cette situation n'est plus d'actualité.

Photo 5 et **6 : Le mirador d'observation de Sette Cama**



Clichés : WWF et WCS Gabon, juin 2008.



Clichés : WWF et WCS Gabon, juin 2008.

Photo 7: Une partie des 48 kg des nageoires de requin issues du SAN PEDRO ST-105



Cliché : WWF et WCS Gabon, octobre 2006.

Les navires arraisonnés appartiennent bien à des armateurs localisables au niveau national ou régional comme le prouvent les données du **tableau 8**, deux rapports de mission réalisés dans la zone de surveillance du projet (**Encadré 2** et **3**), ainsi qu'une image (**Photo 8**).

Certes, cette localisation ne garantit pas forcément que ces armateurs sont des nationaux, mais elle prouve une mutation concernant l'origine qu'avait jadis la menace de la pêche maritime illicite dans la région. Cette menace ne vient plus forcément de l'extérieur pour agir de façon ponctuelle dans les eaux territoriales, elle s'installe localement sous un autre visage plus complexe à comprendre. Des sociétés telles que la Société Industrielle de Pêche Gabonaise (SOCIPEG), la Grande Pêcherie du Port-Môle (GPPM) et l'Armement de Pêche Gabonaise (APG) sont bien des entreprises locales. Ils figurent sur la liste de 2006 de la DGPA comme étant des armements qui ont demandé des licences de pêche dans les eaux maritimes gabonaises (**Tableau 9**). D'après les investigations, la plupart de leurs navires en infraction possèdent des licences de pêche gabonaises parfois à jour. Ce qui veut dire qu'ils connaissent parfaitement la réglementation portant sur la pêche en république gabonaise, condition *sine qua non* pour l'obtention de la licence. Pourtant, ils bafouent cette réglementation et se retrouvent presque tout le temps en infraction. Leur complicité avec les autorités ne peut être démontrée mais elle est presque indéniable dans la mesure où les équipages sont rarement condamnés et les navires saisis avec leur cargaison.

Photo 8 : Le LIAO YING SHUI 604 en flagrant délit de pêche illégale en zone tampon



Cliché : WWF et WCS Gabon, août 2005.

Tableau 9: Liste des armements demandeurs des licences de pêche en 2006

Armements	Type de pêche
AMERGER GABON	Pêche industrielle
GABOPECHE	Pêche industrielle
ASTIPECHE	Pêche industrielle
SOCIPEG	Pêche industrielle
GPPM	Pêche industrielle
APP	Pêche industrielle
SIGAPECHE	Pêche industrielle
ATLANTIC SHRIMPERS LTD	Pêche industrielle
INTERBURGO GABON	Pêche industrielle
MARISCOS RODRIGUEZ	Pêche industrielle
APG	Pêche industrielle
OASIS VENT	Pêche industrielle
DAEJI CRD	Pêche industrielle

Source : DGPA et *Profil de la pêche par pays (FAO)*, décembre 2007.

Encadré 2 : Extrait d'un rapport de mission sur la pêche illégale dans le parc national de Mayumba

Constat : Une forte implication de la communauté chinoise dans l'illégalité

« Une mission de police de pêche a été effectuée samedi 26/11/2005, le long de la côte maritime, plus précisément au sud du Parc National de Mayumba à la suite d'une information reçue du camp de surveillance de KOUBOULA et vérifiée par une mission de patrouille terrestre le 24/11/2005, mentionnant l'activité de pêche frauduleuse depuis plusieurs jours par des pirogues de pêches étrangères. Ont pris part à cette mission : le Parc National, la Brigade des Pêches, la Marine nationale, soit un total de 17 patrouilleurs.

Partis de Mayumba à 5 heures 55 à bord de deux embarcations : une de type RECAMP appartenant à la Marine nationale, et l'autre nommée Caméléon 004/2000 appartenant à un patron pêcheur béninois, l'équipe de patrouille est arrivée au lieu de l'incident (au sud de Banda pointe, à environ 20 km de la frontière) à 7h50. Les patrouilleurs ont abordé stratégiquement les pirogues en infraction en dépêchant deux agents par pirogue tout en les sommant de faire cap vers Mayumba. Au cours de l'opération, huit patrons de nationalité chinoise responsables de sept pirogues de pêche congolaise ont été embarqués dans la pirogue de la Marine pour être débarqués à Mayumba.

Cette mission, nous a permis de convoyer sept pirogues de pêches à bord desquelles se trouvaient 33 personnes de nationalités confondues. Les premières embarcations sont arrivées à Mayumba aux environs de 12h10 et la dernière a mouillée à 21h.

Les informations reçues à la suite de cet arraisonnement ressortent que : 5 embarcations sont la propriété de TAN PECHE, 2 embarcations appartiennent à GERI PECHE. Ces deux armements sont installés à Pointe Noire, et n'avaient aucun document justifiant leur activité dans les Eaux sous juridiction Gabonaise. Cette mission qui s'est déroulée sans incident a pris fin aux environs de 22 heures ».

Fait à Mayumba, le 27 novembre 2005 »

Identification des bateaux saisis

Nom du bateau	Immatriculation	Type de bateau	Armateur	Capitaine	nationalité
MOTABA	**PNPA 013**	Pêche au filet dormant	GERI PECHE	Wang Xi Wu	chinoise
XIANG-GANG	**1A10CMD PNPA 017**	Pêche au filet dormant	GERI PECHE	Wang Jian	chinoise
	PNPA 001	Pêche au filet dormant	TAN PECHE	Yu Fu Jun	chinoise
	PNPA 006	Pêche au filet dormant	TAN PECHE	Zhao Ji Qing	chinoise
	PNPA 026	Pêche au filet dormant	TAN PECHE	Lu Guang Suai et Shun Zhong Lin	chinoise
	PNPA 027	Pêche au filet dormant	TAN PECHE	Zhao Ji Sheng	chinoise
	PNPA 028	Pêche au filet dormant	TAN PECHE	Dao Sheng Jie	chinoise

Source : *Rapport de mission N°059/PR/CNPN/SP/PNM sur la pêche illégale dans le cadre du projet conjointement mené entre le WCS, le WWF et les autorités gabonaises de la DGPA et de la gestion du Parc National de Mayumba, 27 novembre 2005.*

Encadré 3 : Extrait d'un rapport de mission sur la pêche illégale dans le parc national de Mayumba

Constat : Les armateurs gabonais dans l'illégalité

« Une mission de police de pêche a été effectuée, le mardi 27/12/2005, dans le Parc National de Mayumba à la suite d'une information reçue du camp de surveillance situé à l'entrée du Parc, mentionnant une activité de pêche frauduleuses depuis plusieurs jours par des chalutiers de SOCIPEG. Cette information a été vérifiée et confirmée par une mission de patrouille terrestre le 24/12/2005. C'est fort de ce constat que la mission du 27 décembre a été déclenchée. Ont pris part à cette mission : le Parc National, la Brigade des Pêches, la Marine Nationale, soit un total de 09 patrouilleurs.

Partis de Mayumba à 13 heures 27 à bord de deux embarcations nommées : cameleon MYB 004/2000 et Alafia bonne chance MYB 069/02, appartenant à deux patrons pêcheurs béninois, l'équipe de patrouilleur est arrivée au lieu de l'incident (dans le parc après les installations de Perenco voir carte) à 14h45, tous les chalutiers ont été surpris en activité de pêche. Les patrouilleurs ont abordé stratégiquement les chalutiers en infraction en dépêchant certains agents à bord des bateaux tout en les sommant de faire cap vers Mayumba. Cette mission, nous a permis d'arraisonner cinq chalutiers de SOCIPEG (Société Industrielle de pêche Gabonaise) à bord desquelles se trouvaient environ 65 matelots chinois. Un chalutier parmi les cinq, a perdu l'hélice de son moteur en tentant de vite ramasser ses filets. Au cours de l'arraisonnement, un seul chalutier, Leconi 4 a pu présenter des documents relatifs à la navigation et à l'activité de pêche industrielle. La mission a pris fin par le débarquement de six capitaines de différents chalutiers saisis mis en rade à Mayumba. Les dernières embarcations sont arrivées à Mayumba à 18h 24 ».

Fait à Mayumba, le 27 décembre 2005 »

Identification des bateaux saisis

Nom des bateaux	Immatriculation	Type de pêche	Armateur	Capitaine	nationalité
MASSUKU	L 1130	Poisson de fond	SOCIPEG	SHAO HUIJUN	chinoise
LECONI 1		Poisson de fond	SOCIPEG	GEO YU HAI	chinoise
LECONI 4		Poisson de fond	SOCIPEG	ZHANGSHI NIEM	chinoise
LECONI 5		Poisson de fond	SOCIPEG	ZHANG PING et YWANG ZEW	chinoise
LIAO YING SHUI 605	L 1133	Poisson de fond	SOCIPEG	WAON SHAOGANG	chinoise

Source : *Rapport de mission N°060/PR/CNPN/SP/PNM sur la pêche illégale dans le cadre du projet conjointement mené entre le WCS, le WWF et les autorités gabonaises de la DGPA et de la gestion du Parc National de Mayumba, 27 décembre 2005.*

Cette réalité sur cette nouvelle forme de pêche illicite est d'autant plus importante à signaler qu'elle traduit les dessous de plus en plus complexes du fléau avec les difficultés énormes qu'éprouvent aujourd'hui les autorités à identifier le navire et refaire sa traçabilité (le nom réel du navire, son immatriculation, le nom du propriétaire, etc.). La course est à la confusion générale d'identification et de la traçabilité des navires dans un domaine où très peu ou presque personne ne respectent les directives de l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, dite FAO (*Fund and Agriculture Organization*), en matière

de marques d'identification du navire[50]. Les armateurs et leurs capitaines se jouent de ces directives pour continuer à commettre leurs forfaits dans la région en toute impunité.

L'omniprésence chinoise reste assez marquée dans la région en matière de pêche, surtout de pêche illicite. Lorsqu'ils ne sont pas les propriétaires des armements locaux, ils sont directement impliqués lors des arraisonnements comme capitaines ou matelots. Les équipages des navires sont majoritairement des Chinois. Cette homogénéité linguistique facilite la mise en place de réseaux informels complexes, car des navires peuvent rester pendant des semaines en mer tout en étant ravitaillés en carburant et en vivres et par la même occasion assurer le transbordement de leur cargaison dans d'autres navires afin d'arriver dans les ports de débarquement avec des quantités de prises tolérées.

Un examen plus approfondi de ces rapports révèle que la plupart de ces bateaux en situation de pêche illicite sont bien connus des autorités de surveillance. Parfois, ils changent de nom et de capitaine pour rendre leur identification difficile. Des bouées ou embarcations de sauvetage retrouvées sur certains navires, lorsqu'il en existe, ne portent pas le nom du navire mère. Certains de ces navires « pirates » peuvent transporter jusqu'à 40 pirogues et 200 pêcheurs entassés dans des conditions de vie déplorables. Ils pêchent à proximité des rochers et des installations pétrolières. Généralement, le bateau mère mouille dans les eaux où il est autorisé, tandis que ses petites embarcations pénètrent dans des zones interdites à la recherche de leurs prises. Bon nombre de ces navires n'ont pas les conditions minimales requises pour la sécurité du personnel navigant et des produits halieutiques destinés à la consommation humaine (**Photo 9**). Une fois sur quatre, les autorités arrivent à mettre la main sur les véritables propriétaires des navires en infraction et exiger le règlement de l'amende sur l'infraction. Des méthodes répressives et des amendes peu dissuasives à en juger les résultats sur le phénomène qui ne cesse de grandir.

Photo 9 : Caisses de poisson congelé dans la chambre froide du navire MASUKU



Cliché : WWF et WCS Gabon, août 2005.

[50] Voir le document sur *The Standard Specifications for the Marking and Identification of Fishing Vessels - endorsed by the FAO Committee on Fisheries in April 1989, «* Spécifications types du marquage et de l'identification des bateaux de pêche », FAO, 1989, 16 p.

Ces révélations concernant la zone de Mayumba au sud du Gabon ne sont pas des cas uniques. Toute la région du golfe de Guinée subit ce phénomène de pêche illicite avec ses ramifications complexes. Les opérateurs asiatiques s'installent à travers la reprise en main ou la création de nombreux armements pour mieux piller les stocks des ressources halieutiques car ils savent que très peu de moyens existent réellement pour les en empêcher.

II.1.2- La protection de l'homme et de l'environnement dans les trafics illicites

Avec une porosité de leurs frontières maritimes doublées d'un laxisme des équipements de contrôle adéquats, les mers et les ports du golfe de Guinée sont les réceptacles de nombreux trafics maritimes en tous genres avec une mise en péril de leur environnement et des risques de déstabilisation de la sécurité nationale.

II.1.2.1. Le trafic maritime illicite de déchets dangereux

Contrairement à la définition restrictive de la Convention de Bâle de 1989[51] sur la notion de « déchets dangereux »[52], nous retenons dans cette analyse celle de la Convention de Bamako de 1991[53] qui propose une définition plus extensive. Ainsi seront considérés comme déchets dangereux *« Les déchets appartenant à l'une de catégories figurant à son annexe 1*[54]*, déchets présentant des caractéristiques de danger indiquées à son annexe 2. Les déchets définis ou considérés comme étant dangereux par la législation nationale du pays d'exportation, d'importation ou de transit. Les substances dangereuses interdites par les pays de production pour des raisons qui ont trait à la protection de l'environnement ou à la santé humaine. Et les déchets radioactifs »* (PEILLEX et SAGE, 2005).

Aborder une étude sur le trafic de déchets dangereux dans les pays du Sud est un exercice laborieux dans la mesure où ce fait de société concerne plusieurs domaines. On peut y retrouver l'exportation des déchets *toxiques*[55] à proprement dit, le trafic des navires pour leur démantèlement (exportation de vieux navires contaminés par des substances toxiques)[56], la délocalisation d'industries polluantes vers le sud[57], l'exportation des produits chimiques et

[51] La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle du 22 mars 1989), entrée en vigueur le 5 mai 1992. Le texte en français est accessible sur le site : www.basel.int/text/con-f.htm.

[52] Dans son champ d'application des notions de « déchets » et de « déchets dangereux » selon les articles 1 et 2, elle exclue les déchets radioactifs et les déchets provenant de l'exploitation normale des navires.

[53] Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique (Convention de Bamako du 30 janvier 1991), entrée en vigueur le 22 avril 1998. Le texte en français est accessible sur le site : www.denv.gouv.sn/docs/convention-de-bamako.pdf. C'est une convention plus contraignante que la Convention de Bâle mais elle rencontre des difficultés d'application et de contrôle en raison des manques de budgets et de personnel permanent.

[54] Copie conforme de l'annexe 1 de la Convention de Bâle, l'annexe 1 de la Convention de Bamako y ajoute une catégorie supplémentaire : celle concernant les déchets radioactifs.

[55] Le terme *toxique* désigne un « substance et préparation qui, par inhalation, ingestion ou pénétration cutanée, peuvent entraîner des risques graves, aigus ou chroniques et même la mort », voir P. MELQUIOT, 2003, *1 001 mots et abréviations de l'Environnement et du Développement Durable*, Lyon, Éditions Recyconsult, 192 p.

[56] Ce phénomène concerne surtout les pays d'Asie.

[57] Voir le *rapport de la 55e session de la Commission aux Droits de l'Homme (CDH) (E/CN.4/2001/55)*, 19 janvier 2001, respectivement, au paragraphe 93 et paragraphe 33. Disponible par la page anglaise uniquement sur le site : www2.ohchr.org/english/issues/environment/waste/annual.htm.

pharmaceutiques interdits de production ou de commercialisation dans leur pays d'origine (pesticides, médicaments périmés ou interdits d'utilisation ou retirés de la vente)[58], et l'exportation des déchets électroniques et électriques (déchets d'équipement électroniques et électriques, DEEE, autrement appelés « e-déchets »)[59].

Selon l'angle d'observation, les déchets ont une valeur et constituent bien une marchandise pouvant être commercialisée (NAHON, 1999). Et, c'est donc à cent lieues de cette saine vision que les pays du Nord se sont lancés à la course au *« dumping écologique »* rendant ainsi la question des déchets dangereux comme étant un des problèmes environnementaux les plus difficiles à résoudre de nos jours. En effet, *« les déchets quelles que soient leur nature et leur dangerosité constituent à l'évidence un des points noirs de la civilisation industrielle et de la société de consommation qu'elle a induite »* (SANCY, 1991) et *« Chaque année, 2 millions de tonnes de déchets industriels sont générées à 90% par les pays de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), dont 350 millions de tonnes sont assimilées à des déchets dangereux »* (PEILLEX et SAGE, 2005). Or, selon ces mêmes auteurs, *« les mouvements transfrontières de déchets dangereux concerneraient environ 4 millions de tonnes de produits par an, soit environ 10% de la masse totale de déchets dangereux produits dans le monde »*, le reste étant destiné à emprunter des voies d'acheminement frauduleuses à destination des continents africain et sud-américain. L'Afrique fut donc la première zone victime des transferts incontrôlés des déchets toxiques[60], et c'est dans cette logique que Serge Armel ATTENOUKON (2009) se pose la question de savoir si l'Afrique est devenue la poubelle de l'Occident.

Il est important de rappeler que c'est grâce à la campagne lancée par l'organisation internationale de la protection de l'environnement, *Greenpeace*, au milieu des années 1980 que se révéla à la face du monde l'existence de contrats conclus entre des sociétés européennes et américaines et les gouvernements des pays en développement, et qui confirma également le caractère commercial du trafic de déchets dangereux. *« GREENPEACE établit un bilan inquiétant : plus de 163 millions de tonnes de déchets dangereux auraient été exportées avant 1986, une partie des cargaisons de déchets dangereux en provenance des pays membres de l'OCDE auraient eu pour destination les continents africain et sud-américain entre 1985 et 1988, plus de 3 650 000 tonnes auraient été ainsi exportées entre les pays industrialisés et les pays en voie de développement entre 1987 et 1988 »* (NAHON, 1999). Malgré l'accélération des prises de décisions juridiques à cette époque pour réglementer ces mouvements transfrontières[61], le phénomène a pris une ampleur impressionnantes avec des épisodes rocambolesques dans les pays africains en général, et du golfe de Guinée en particulier. Pourtant, devant l'ampleur des révélations scandaleuses, les

[58] Voir le rapport spécial sur les déchets toxiques, présenté à la 58e session de la CDH, E/CN.4/2002/62, date du 21 janvier 2002, § 41, disponible sur : www2.ohchr.org/englishLissues/environment/waste/annual.thm.

[59] Voir le rapport de la 8e conférence des Parties à la Convention de Bâle, UNEP/CHW.8/16, date du 5 janvier 2007, §§ 47 à 96. Disponible sur : www.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16f.pdf.

[60] À lire sur ce sujet les auteurs suivants : F. MISSER, 1988, Toxic waste : Africa, the industrial world's dumping ground ?, in *African Business*, juillet, pp.10-11; R. LU, 1989, *West Africa : the industrial world's dumping grounds*, 11 Harvard Intl Rev, pp. 57-59.

[61] Il s'agit principalement des conventions et textes juridiques suivants : la Convention de Bâle 1989 et son amendement en 1995 (Amendement Ban de 1995), la Convention de Bamako 1991, la Législation sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, le Code Maritime International des Marchandises Dangereuses (Code IMDG.), la 4e convention de coopération entre les communautés européennes et les pays ACP en 1989 (dite Lomé IV) bien que remplacée aujourd'hui par l'Accord de Cotonou (signé en mars 2000).

pays africains, réunis sous la bannière de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA)[62] étaient déjà montés au créneau lors d'une session en mai 1988 à Addis-Abeba (Éthiopie), un an avant l'adoption de la Convention de Bâle, qualifiant ainsi l'acte du trafic de déchets dangereux comme étant un *« crime contre l'Afrique et les populations africaines »* (ÖZDEN et SIMON, 2009)[63] et d'adopter en 1991 « leur » Convention de Bamako.

Au regard de ces révélations scandaleuses de la fin des années 1980, l'Afrique a été particulièrement touchée par ce commerce illicite très lucratif dont certains requins du monde des affaires tirent largement profit au détriment du respect des vies humaines. *« Ainsi, le gouvernement de la Guinée-Bissau avait accepté le déversement annuel sur son territoire de 3 millions de tonnes de déchets dangereux en provenance de deux sociétés anglo-américaines, pendant cinq ans, et de 50 000 à 500 000 tonnes de déchets dangereux en provenance d'une société suisse, pendant dix ans[64]. Ces contrats pour la Guinée-Bissau correspondent à la somme de 800 millions de dollars, soit le quintuple de son produit intérieur brut et plus du double de sa dette extérieure. […] Par exemple, la découverte par des journalistes nigérians d'une décharge de 8 000 fûts de déchets toxiques (dont une partie était radioactive) sur une plage à proximité du village de Koko (Nigéria) ; ces déchets, d'origine américaine et européenne, avaient été introduits illicitement à bord de navires italiens. L'étiquetage des fûts indiquait « lié au développement du commerce – substances chimiques résiduelles et apparentées » »* (NAHON, 1999). Cependant, si beaucoup d'auteurs s'accordent à reconnaître que le trafic illicite Nord-Sud de déchets dangereux a très considérablement diminué depuis l'adoption de règles internationales, régionales et nationales, l'actualité sur ces questions semblent démontrer le contraire. Ce trafic illicite continue, soit sous sa forme la plus connue, c'est-à-dire l'exportation de déchets toxiques à proprement dit, ou encore sous des formes voilées, certes moins conventionnelles, mais pas moins dangereuses pour la santé humaine et la protection de l'environnement qui sont la délocalisation des industries polluantes vers le sud, l'exportation des pesticides et des médicaments périmés ou interdits de vente, et le trafic des « e-déchets ».

C'est donc sans équivoque que Bernard DUSSOL et Charlotte NITHART (2010) nous rappelle une facette de cette triste réalité contemporaine à travers l'affaire du *« cargo de la honte »* survenue en 2006 à Abidjan (Côte d'Ivoire) (**Encadré 4**). *L'affaire du Probo Koala* est certainement l'une des catastrophes écologiques et sanitaires en Afrique emblématique du trafic de déchets toxiques dans le sens d'un mouvement Nord-Sud (**Photo 10**). Elle a de nouveau réveillé l'opinion publique mondiale et africaine en particulier sur la notion du « prix de la vie » au regard du déversement de 528 m^3 d'un mélange mystérieux la nuit du 17 août 2006 dont l'émanation a fait de nombreuses victimes et un bilan en 2010 qui s'établissait sur 17 morts et la pollution de 17 sites dans la ville d'Abidjan[65]. Face à un tel scandale, les pressions de l'opinion mondiale et nationale pousseront la plus haute autorité ivoirienne à déclencher le petit jeu de la chaise musicale pour les acteurs officiellement impliqués qui seront démis de leur fonction. Il s'agira des ministres de l'Environnement (M. Jacques Andoh) et celui des Transports (M. Anaky Kobenan), mais aussi la démission du Premier ministre de l'époque (M. Charles Konan Banny) et les suspensions pour des raisons d'enquête du Directeur Général du PAA (M. Marcel Gossio), celui des Douanes (M. Gnamien Konan) et

[62] En 2002, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) a été remplacée par l'Union Africaine (UA).
[63] Voir aussi la Résolution 1153 de l'Union africaine, datée du 25 mai 1988.
[64] Lire sur ce sujet F. ROELANTS DU VIVIER, 1988, Les vaisseaux du poison. La route des déchets toxiques, Éd. Sang de la Terre, 144 p.
[65] Ces dernières données proviennent d'un quotidien ivoirien ‘ *'Fraternité Matin*'', du 2 juin 2010, n°13668, pp. 2-3.

le gouverneur du district d'Abidjan (M. Djedji Pierre Amondji), avant que ces derniers ne soient finalement réintégrés dans leur fonction[66].

Encadré 4 : Rappel des faits de l'étrange coïncidence du « triple 17 » d'Abidjan

« Étrange coïncidence que celle du drame du Probo koala ! Déversement des déchets le 17 août. 17 morts. Et 17 sites pollués » (quotidien ivoirien *Fraternité matin*, du 2 juin 2010, p. 3).

En effet, *« Le cargo de la honte. C'est l'histoire d'un tanker, le Probo Koala, qui promène de par la planète des produits pétroliers au gré des marchés, des embrouilles, des traders, des calculs. Un tanker qui est aussi une usine flottante sur laquelle se mélangent des produits licites et d'autres qui le sont un peu moins. C'est l'histoire d'un scandale quand ce navire débarque, sur le quai d'Abidjan, 528 m^3 d'un mélange mystérieux dont les émanations tuent ou agressent les plus pauvres des Ivoiriens, déclenchant une crise sanitaire et politique sans précédent. C'est l'histoire de Trafigura, troisième négociant de pétrole au monde, qui ne recule devant rien pour étouffer une affaire ni pour faire des affaires. C'est l'histoire qui n'est pas une histoire mais une enquête minutieuse, dont chaque information est avérée. C'est un thriller vrai qui nous montre comment et pourquoi certains tirent profit des poubelles du monde »* (résumé à la dernière couverture de l'ouvrage de DUSSOL B. et NITHART C., Le cargo de la honte, l'effroyable odyssée du Probo Koala, Paris, Stock, 254 p.).

L'affaire du Probo Koala est une histoire sans fin qui prend ses racines bien au-delà de la date mémoriale du 17 août 2006, jour du déversement des déchets à Abidjan. *« Pour mémoire, le navire avait accosté le 2 juillet au port d'Amsterdam pour faire traiter 500 tonnes de slops, des résidus de nettoyage des cales. Finalement, l'opération avait été annulée, car la société Amsterdam Port Service avait demandé une somme bien plus élevée que celle convenue, après s'être aperçue que les déchets qu'elle devait traiter étaient plus toxiques qu'annoncé. Trois jours plus tard, le Probo Koala avait repris la mer en direction de l'Estonie, puis de l'Afrique de l'Ouest »* (Focus de *Fraternité matin*, p.3). Les faits sont donc clairement relatés dans cet ouvrage de Bernard DUSSOL et de Charlotte NITHART, car le 13 juillet 2006, le navire quitte le port de Paldiski (Estonie), direction, l'Afrique. D'abord le port de Lomé, au Togo ; puis celui de Lagos, au Nigéria : *« Lagos n'a pas d'installations adéquates pour recevoir les déchets »* (p. 193). Il faut rapidement trouver une solution : *« Cela fait maintenant plus de quinze jours de perdus. À 20.000 dollars la journée d'affrètement, la facture s'allonge. L'arbitrage final vient de Claude Dauphin lui-même[67]. Il ne veut pas que le déchargement se fasse au Nigéria (...) Le 18 août, les ordres sont donc transmis à Chertov Sergueï (le commandant du Probo Koala) : destination Abidjan… »* (pp. 194-195). La suite est connue du grand public : le déversement d'une cargaison assassine de 581 tonnes de déchets toxiques dans la capitale d'Abidjan, à ciel ouvert, dans les décharges d'Akouédo et à la périphérie de certaines communes (Yopougon, Abobo…). Au total, 17 sites contaminés et depuis quatre ans, 17 morts, de nombreuses victimes silencieuses et une psychose permanente des Abidjanais du milieu pollué qui continuent de vivre dans la peur des effets secondaires de l'inhalation de ces produits comme en illustre le témoignage d'un riverain dans *Fraternité matin* à la page 2: *« Nous vivons avec la mort depuis plusieurs années. En tant normal, des odeurs insupportables se dégagent de cet endroit. Mais lorsqu'il pleut, nous ne pouvons même pas rester dans nos maisons »*.

Si en février 2007, l'État ivoirien opta pour l'abandon des poursuites judiciaires contre le versement de 152 millions d'euros et de 31 millions d'indemnités, pour mettre un terme à des poursuites collectives engagées à Londres par le collectif des 30 000 victimes ivoiriennes des déchets du Probo Koala, la justice néerlandaise, quant à elle, n'a jamais abandonné l'affaire. Elle a entamé le 1er juin 2010 un procès lié à la courte escale du navire Probo Koala sur son territoire en 2006. Elle souhaite établir que *Trafigura*, l'affréteur du cargo et le capitaine ukrainien Sergueï connaissaient la nature toxique des déchets et donc d'avoir enfreint la législation européenne sur les importations et les exportations de déchets et pour faux en écriture. À ce procès, *Trafigura* encourait une amende de 1,34 million d'euros et 15 ans de prison pour trois personnes impliquées si les faits étaient avérés. Selon les colonnes du *Figaro* le 23 juillet 2010 sur les conclusions du procès, *Trafigura* écopa d'une amende d'un million d'euros. Le tribunal d'Amsterdam se prononça uniquement sur l'escale dans son

[66] Seuls, les ministres de l'Environnement et des Transports sont démis de leur fonction. La démission du Premier ministre est refusée par le Chef de l'État qui le reconduit à nouveau dans ses fonctions. Le DG du PAA, celui des Douanes et le gouverneur du district d'Abidjan réintègrent leurs postes.

[67] Le français Claude DAUPHIN est le PDG de la société Trafigura.

territoire en jugeant que *« la multinationale a en effet exporté ces déchets sans avoir mené d'enquête approfondie pour savoir si la ville portuaire d'Abidjan avait les installations adéquates pour (les) traiter». En revanche, la société a été acquittée de faux en écriture. Le capitaine ukrainien du cargo a quant à lui été condamné à 5 mois de prison avec sursis. Un autre employé de Trafigura, qui avait coordonné l'escale, a écopé de 6 mois de prison avec sursis et 25.000 euros d'amende. Egalement poursuivies dans cette affaire, la société Amsterdam Port Services (APS), chargée du traitement des déchets, et la ville d'Amsterdam, gestionnaire du port, n'ont pas été condamnées»*.

L'affaire est certainement loin de connaître une fin, car, selon les propos du porte-parole de l'association Greenpeace Marietta HARJONO, présente lors du jugement, *« C'est le début de la justice. (...) La prochaine étape logique est que Trafigura soit poursuivi pour le déversement en Côte d'Ivoire »*.

Photo 10 : Le tanker Probo Koala



Source : www.sethkoko-blog.com/pages/LES_SCANDALES_SOUS_GBAGBO-1776665.html

Selon les articles du quotidien ivoirien *Fraternité matin* du 2 juin 2010, lors de l'ouverture à Amsterdam aux Pays-Bas du procès de « Trafigura »[68] au 1er juin de la quatrième année de cette catastrophe, les sites étaient toujours pollués par ces produits de la mort, on continuait de compter des victimes au-delà des 17 morts déclarés et l'issue du procès semblait déjà connu car la société est également réputée pour ses corruptions souvent réussies dans l'art de contourner les juridictions ou condamnations dans les affaires scandaleuses auxquelles elle a été mêlée. *« L'histoire du cargo qui distribua la mort à Abidjan »* (*Fraternité matin*, p. 3) est encore loin de trouver son épilogue au regard de la nonchalance et du semblant de mesures adoptées pour la sécurité sanitaire et environnementale des Abidjanais. Elle continue de faire des victimes silencieuses et de prouver que *« la vie du pauvre n'a pas la même valeur marchande que celle du riche. Elle se vend, la vie. Celle du pauvre, notamment. On peut leur servir, à ces pauvres – surtout Africains – la mort et donner de l'argent en échange de leur vie »* (KRAIDY, 2010).

[68] Trafigura est une société spécialisée dans le négoce de matières premières qui est impliquée dans l'affaire du Probo koala. Trafigura est le troisième négociant de pétrole au monde.

Si l'affaire du Probo Koala continue d'alimenter les colonnes médiatiques de la criminalité environnementale, elle n'est certainement pas la seule qui porte atteinte au respect des droits humains de millions d'Africains concernant leur santé et celle de leur environnement. En effet, *Greenpeace* et bien d'autres acteurs continuent de tirer la sonnette d'alarme sur l'exportation des « e-déchets » et des produits chimiques et pharmaceutiques « douteux » (pesticides et médicaments) qui finissent dans de nombreuses décharges à ciel ouvert ou dans des milliers de foyers africains.

Ainsi, de nombreux rapports de *Greenpeace* prouvent que la ville d'Accra (Ghana) et bien d'autres villes du golfe de Guinée sont particulièrement touchées par ces trafics[69]. Le trafic des « e-déchets » prend de l'ampleur dans les villes du golfe de Guinée sous une forme communément appelée « le matériel d'occasion », ou de « seconde main » pour certains. On découvre au Ghana plusieurs décharges contaminées par des produits toxiques émanant du désassemblage d'ordinateurs, de téléviseurs ou de toutes sortes d'appareils électroniques (**Photo 11**).

Photo 11: Brûlage des « e-déchets » dans une décharge d'Accra (Ghana)



Source : Danwatch, organisation danoise dédiée à la lutte contre le trafic des déchets électroniques, 2008.

Ces déchets proviennent des États-Unis et d'Europe dont les réglementations imposent aux fabricants et aux collectivités locales de récupérer les produits dont les consommateurs souhaitent se débarrasser afin qu'ils soient recyclés. Ils échappent ainsi à ces directives plus strictes et plus coûteuses[70] pour être expédiés en Afrique dans des navires sous la forme de donations des œuvres caritatives ou à travers celle des réseaux commerciaux spécialisés dans

[69] Voir les rapports suivants de Greenpeace : A. BERSTORFF et K. STAIRS, 2000, *POPs in Africa. Hazardous waste trade 1980-2000, obselete pesticides stockpiles*, 111 p.; K. BRIGDEN, I. LABUNSKA, D. SANTILLO et P. JOHNSTON, 2008, *Chimical contamination at e-waste recycling and disposal sites in Accra and Korforidua*, Ghana, 23 p.

[70]Comme l'indique cela est indiquée dans l'article de M. ÖZDEN et F. SIMON, 2009, Les transferts transfrontaliers de déchets toxiques et leur impact sur le droit humain, in *Cahier critique*, n°4, série droit à un environnement sain, pp. 1-26, *« l'élimination d'une tonne de déchets toxiques en Afrique coûte US$ 2.50 contre US$ 250 en Europe »*, p. 16.

la « vente d'occasion ». Une bonne partie de ces produits finissent dans des décharges car ils sont obsolètes ou ne fonctionnent plus, et cela au grand bonheur des « fouilleurs » - enfants, jeunes et adultes – qui les manipulent sans aucune protection pour rechercher de métaux qui peuvent être revendus. Le reste, composé de plastiques et de câbles est ensuite brûlé ou simplement jeté comme le démontre un reportage de *Greenpeace* au Ghana[71]. Ainsi, pour ce qui est des risques auxquels ces travailleurs sont exposés, Kevin BRIDGEN, membre de *Greenpeace* explique dans ce reportage que *«La plupart des produits chimiques diffusés sont hautement toxiques, certains pourraient affecter le système reproducteur des enfants, tandis que d'autres peuvent avoir des conséquences sur le développement du cerveau et sur le système nerveux »*.

En somme, tant que les États africains en général, et ceux du golfe de Guinée en particulier, n'effectueront pas correctement le contrôle des navires par l'État du port selon les recommandations du Mémorandum d'Abudja et n'appliqueront rigoureusement les règles de la Convention de Bamako ou de Bâle et de bien d'autres normes internationales sur la question, ils continueront toujours à favoriser dans ce domaine *« le crime contre l'Afrique et les populations africaines »* à travers ce business très lucratif et peu soucieux du respect de la vie humaine. Car, faut-il le rappeler, *«actuellement, la criminalité environnementale représente un des secteurs les plus dynamiques et les plus rentables de la criminalité internationale. À titre d'exemple, le déversement illicite de déchets dangereux représente un gain de 10 à 12 milliards de dollars par année pour ces organisations criminelles, selon un rapport du gouvernement états-unien*[72] *»* (ÖZDEN et SIMON, 2009).

II.1.2.2. Migrations clandestines et trafics des êtres humains par voie maritime

Aborder la question des migrations clandestines n'est pas chose aisée, surtout lorsqu'elle concerne les flux par la voie maritime. Effectivement, elle ne constitue plus aujourd'hui un épiphénomène car *« la question de l'immigration clandestine est d'abord un problème de développement ou de sécurité des populations dans les pays d'origine des migrants. Mais dès qu'elle concerne la voie maritime, cela devient avant tout un problème humanitaire »* (TANDONNET, 2008). Elle est donc au croisement de plusieurs champs scientifiques et du domaine du droit de la mer et du droit des êtres humains. Geneviève BASTRID-BURDEAU (2003) a sans doute raison lorsqu'elle affirme que *« La situation des migrants clandestins se situe ainsi à l'articulation de plusieurs branches du droit, le droit international de la mer, le droit des transports maritimes, mais aussi les droits de l'Homme qui ici comme dans d'autres domaines colorent de manière nouvelle les règles du droit international traditionnel, les règles relatives à la traite des êtres humains et aux trafics illicites ainsi que les règles nationales en matière d'immigration. Aucune de ces branches ne peut à elle seule permettre d'embrasser la complexité des problèmes qui se posent »*. De ce fait, les migrations clandestines intra-africaines et plus particulièrement celles du golfe de Guinée s'inscrivent dans ce contexte complexe de l'interaction de diverses branches juridiques et de la mondialisation. Mais il faudrait déjà que certains acteurs maritimes

[71] Vidéo du reportage au Ghana publiée par Greenpeace sur You Tube. Le Ghana, nouvelle décharge électronique de l'occident selon Greenpeace, le lien http://www.zdnet.fr/actualites/imprimer/0,50000200,39382672,00.htm.

[72] Il s'agit du rapport « The International Crime Threat Assessment », publié en 2000 par The Environment and Natural Ressources, Division du Département de Justice des États-Unis. Les chiffres mentionnés sur ce rapport figurent dans le rapport du PNUE « New Initiative To Combat Growing Global Menace of Environment Crime » (2/06/2003), http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=321&ArticleID=4017.

africains admettent l'évidence du phénomène de clandestins sans prétexter sur la définition de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de 1965, dite Convention FAL de 1965.

En effet, selon la Convention FAL de l'OMI, est considéré comme clandestin *« toute personne dissimulée sur un navire ayant embarqué à l'insu du propriétaire ou du commandant ou d'une autre personne responsable à bord et qui est détectée après que le navire ait quitté le port. »*. Si la première partie de cette définition ne cause aucun problème, en revanche, la deuxième, concernant la détection du clandestin lorsque le navire est hors des eaux portuaires pose des difficultés d'interprétation pour certains acteurs maritimes régionaux. C'est du moins ce que nous avons constaté lors de nos investigations.

Pendant notre enquête sur la question, un commissaire de la police de l'immigration au PAA tente de se servir de cet aspect des limites de définition du terme « clandestin » pour justifier de la qualité des opérations de ses services et pour conforter, selon lui, le fait qu'il n'y a pas d'immigration clandestine au PAA. Pour ce dernier, ces « passagers indélicats » sont très souvent découverts pendant que le navire est encore à quai (lors de la fouille), donc ils ne peuvent être considérés comme produits de l'immigration clandestine dans le transport maritime. Pour le commissaire, ce sont des « présupposés clandestins » car il s'agit d'une tentative qui a échoué. Il s'exprime en ces termes : *« Au PAA, il n'y a donc pas de clandestins à proprement dit dans le sens de la Convention FAL de l'OMI, mais bien plus des tentatives qu'autre chose ! »*. L'intéressé va plus loin dans son raisonnement : *« ... si l'on admet qu'il y a immigration clandestine au PAA, ce sont plutôt ceux que les navires en escale rapportent et qui ont été découverts dans leur cargaison après avoir fait escale dans les ports d'autres pays. »*. Pourtant, devant la vulnérabilité du plan d'eau portuaire qui côtoie les villages de pêcheurs de l'île Boulay – pêcheurs de la lagune Ebrié - et de l'activisme des « piroguiers vendeurs de fruits », l'évidence de nos observations sur le lien entre de possibles embarquements clandestins et du taux d'accident de navigation (collisions) ne semble souffrir d'aucune contestation[73]. Devant une telle fuite en avant de certaines autorités portuaires, la question de l'immigration clandestine dans les ports est loin d'être une évidence et de recueillir l'attention des mesures qui lui conviennent.

Pour autant, il est important de savoir que contrairement aux idées reçues, les migrations clandestines africaines sont majoritairement plus intra-continentales que tournées vers l'extérieur de cet espace « région ». Soit 80% dans le champ des migrations clandestines internationales selon un rapport en 2008 de la Fédération internationale des ligues des droits de l'Homme (FIDH, 2008). L'immigration clandestine par voie maritime dans le golfe de Guinée est un épineux problème auquel doivent faire face les autorités de ces pays qui sont à la fois émetteurs, de transit et d'accueil.

Pendant des années, dans les périodes de 1970 et la fin des années 1980, cette distinction était plus ou moins claire car la bonne santé économique de certains États comme le Gabon expliquait aisément la direction des flux migratoires surtout en provenance de ses voisins de l'Afrique de l'Ouest (Bénin, Togo, Ghana, Nigéria, Burkina Faso, Niger). Mais à la fin des années 1980, ces flux migratoires anciens vont connaître des mutations. D'une part, à cause de la crise économique qui a conduit les États traditionnels d'immigration à prendre des mesures de plus en plus restrictives en matière de contrôle des flux migratoires (durcissement des conditions d'entrée dans les pays de destination, augmentation du tarif des visas et des

[73] Voir D. OTSA'A NGUEMA, 2010, *Évaluation des aspects de la sécurité et de la sûreté au Port Autonome d'Abidjan (PAA)*, Rapport de stage, juin 2010, 18 p.

cartes de séjour), et d'autre part, les effets de la mondialisation avec une accélération fulgurante des moyens de la communication, des flux des biens, de l'information et des personnes et de l'augmentation de la pauvreté des populations africaines (NYINGUEMA, 2010). Ces migrations, jadis historiques et parfois traditionnelles pour certaines, ont donc muté dans la clandestinité et favorisé le développement d'une économie illégale basée sur des réseaux mafieux et sur des diasporas bien installées dans les pays d'accueil. Parmi ces nouvelles mutations, on retrouve une féminisation et une infantilisation des flux migratoires dans la région du golfe de Guinée et même bien au-delà (MIMCHE *et al*, 2005), mais également un profil parfois moins concentré sur l'idée de l'immigrant analphabète. Certains d'entre eux osant même demander aux autorités des pays d'accueil un statut de réfugié politique ou tentant de se faire passer comme des « *réfugiés de l'environnement* ». Or, ils sont de parfaits anonymes dans leurs pays d'origine et leur profil ne correspond aucunement à celui décrit par Christian WALI WALI (2010) ou de Véronique MAGNINY (1999) pour prétendre à de tels statuts[74].

Cette *boat-peoplelisation*[75] des déplacements illicites intra-régionaux des populations se fait sur des réseaux clairement informels ou non. Au péril de leur vie et en bravant les dangers de la mer, les migrants embarquent dans des pirogues de fortune pendant plusieurs jours ou des semaines et dans des conditions sanitaires déplorables pour chercher à gagner à tout prix le pays d'accueil visé qui pendant longtemps a représenté l'imaginaire d'une vie meilleure. Au gré des conditions de marée et d'une connaissance des moyens de surveillance limités des autorités, ils naviguent le plus souvent de nuit pour rejoindre les nombreux bras de mer afin d'y établir des campements provisoires avant de rejoindre la capitale. Des traversées dangereuses sont effectuées moyennant des prix fixés par les « passeurs » et selon un scénario bien organisé qui parfois se joue de la perméabilité des frontières maritimes. Les « dos mouillés »[76] les plus chanceux arrivent à destination, deviennent des « autochtones » et alimentent à leur tour les réseaux clandestins et d'autres trafics illicites pour se faire de l'argent impunément et sans effort et pour pouvoir espérer réinvestir un jour dans leur pays d'origine.

D'autres acteurs véreux, plus ou moins formels, se servent du prétexte des activités de pêche (pêche artisanale ou industrielle) et du transport maritime de marchandises pour faire passer des clandestins dans leurs navires. Ces « capitaines-passeurs » alimentent aussi à leur façon les réseaux clandestins et se font de grandes fortunes sur le dos de la misère de nombreux Africains désireux de se rendre au Gabon ou dans un tout autre pays attractif pour sa situation économique florissante (Guinée Équatoriale). Pour le Gabon, il faut quand même rappeler que malgré la dégradation de son image d'antan d'*eldorado* d'Afrique centrale, le pays est souvent retenu comme l'une des meilleures destinations pour des milliers d'Africains de la région dans ces dynamiques migratoires clandestines, surtout entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale. En ce début des années 2000, la bonne santé économique de la Guinée Équatoriale commence également à projeter sur les immigrants régionaux l'image d'une

[74] Au moment de la rédaction de notre thèse, le sujet sur l'acceptation juridique du terme « réfugié de l'environnement » fait encore débat et à notre connaissance aucune institution juridique mondiale ou même africaine ne l'a encore validée.

[75] *Boat-people* : terme construit à partir des mots anglais « bateau » et « gens », ce sont des migrants qui fuient leur pays pour des raisons politiques ou économiques sur des embarcations de fortune. Souvent en surcharge et sans sécurité, ces embarcations ont parfois fait de très nombreuses victimes pour cause de noyade, famine et froid. Définition disponible sur le site : wikipedia.org/wiki/Boat-people.

[76] Les « dos mouillés » : expression utilisée au Gabon pour désigner les migrants clandestins de l'Afrique de l'Ouest qui arrivent par voie maritime dans des embarcations précaires.

nouvelle terre de prospérité. Ces derniers remettent des sommes considérables à ces « capitaines-passeurs » comme en illustre le témoignage de ceux pour qui, malheureusement l'aventure se termine souvent à la base de la brigade nautique : *«Pour le voyage, c'est 300.000 f cfa par enfant et 400.000 f cfa par adulte. J'ai payé 400.000 f cfa au commandant de bord qui a promis de s'occuper de notre transport et des formalités jusqu'à Libreville »*[77]. Une bonne partie de ces « recalés » sont des récidivistes.

Bien que les migrations clandestines et le trafic des êtres humains par voie maritime soient deux formes de menaces distinctes, elles cohabitent le plus souvent et ont certaines similitudes en bout de chaîne (N'GOUYA, 2009). C'est par ces mêmes réseaux que s'organise le trafic des êtres humains à des fins sexuelles ou domestiques. C'est une forme d' « esclavage des temps modernes » ou s'organise un trafic des enfants – le plus souvent mineurs - et des femmes à des fins sexuelles et/ou domestiques. Les pays de la région accusés de favoriser cette activité crapuleuse sont le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigéria et le Togo selon un rapport conjoint datant de 2000 par le Bureau International du Travail (BIT) et le Programme international pour l'abolition du travail des enfants (IPEC)[78]. Le Gabon a longtemps lutté et continue encore de le faire contre ce trafic d'enfants ouest-africains dont il est le réceptacle, et qui pourtant, avant d'être perverti, avait une origine traditionnelle à travers les mœurs des familles africaines dans la circulation et le « confiage » des enfants.

II.1.2.3. Le trafic d'armes et de stupéfiants

Que ce soit pour le trafic d'Armes Légères de Petits Calibres (ALPC) ou des drogues, les réseaux maritimes empruntés pour cette contrebande sont sensiblement les mêmes. Le trafic d'armes peut être alimenté parallèlement par un trafic illicite de drogues, le contraire est aussi possible, surtout dans le cas de l'Afrique des conflits où de nombreux acteurs criminels ou issus des rangs des guerres internes commettent des crimes odieux sous l'emprise des effets de la drogue. Il n'est donc pas exclu de trouver un lien solide entre ces deux phénomènes dont la cohabitation n'est nullement gênante.

L'Afrique a toujours été traditionnellement concernée par l'usage de substances psychoactives, dont les plus connues sont les dérivées du cannabis et les boissons alcooliques, d'une production artisanale maîtrisée socialement et individuellement à des fins rituelles ou thérapeutiques et même commerciales dans les échanges (l'exemple de la *kola*) (CESONI, 1992). Ce n'est que dans le milieu des années 1990 qu'Interpol se rend compte de l'implication de l'Afrique dans le milieu mondial des drogues, et cela à trois niveaux : la production et le trafic de cannabis, le trafic et le transit d'opiacés et de cocaïne, et l'importation de médicaments psychotropes (CESONI, 1992). Les « drogues dures » ont donc fait leur apparition sur le vieux continent *via* une nouvelle route maritime[79] positionnant l'Afrique de l'Ouest comme zone de transit (et même de consommation) à cause du déclin du

[77] Témoignage recueilli dans l'article d'Ignace FANOU, « Les trafiquants de migrants toujours à l'œuvre », sur le lien de *Inter Press Service News Agency*,http://ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=5562.

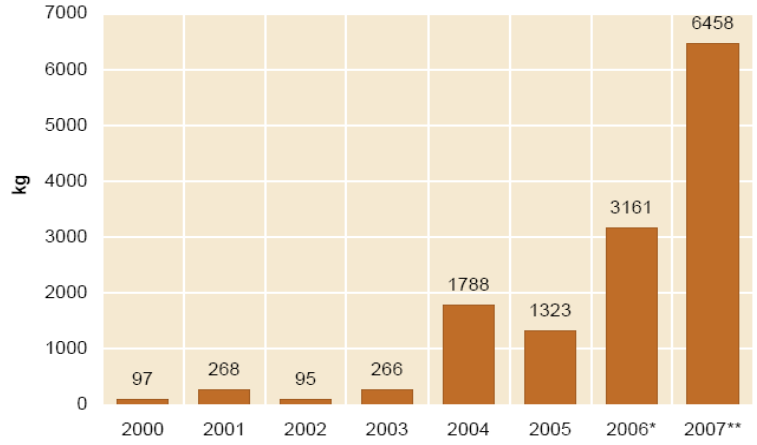
[78] BIT-IPEC, 2000, *Combattre le trafic des enfants à des fins d'exploitation de leur travail en Afrique de l'Ouest et du Centre*, rapport de synthèse basé sur les études du Bénin, du Burkina Faso, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Ghana, du Mali, du Nigéria et du Togo.

[79] Les principales routes maritimes du trafic de cocaïne vers l'Europe étaient : la route du Nord, débutant aux Caraïbes via les Açores en direction du Portugal et de l'Espagne, la route centrale d'Amérique du Sud via le Cap-Vert ou Madère et les îles Canaries vers l'Europe. Une route maritime plus récente s'est créée avec l'Afrique de l'Ouest comme zone de transit : la route d'Afrique partant de l'Amérique du Sud vers l'Afrique de l'Ouest et de là, vers l'Espagne et le Portugal.

marché de la cocaïne aux États-Unis, de la progression du marché européen et du durcissement des réglementations et des moyens innovants de contrôle du trafic par ces pays du Nord. Ainsi, les puissants cartels latino-américains ont jeté leur dévolu sur les États fragiles du golfe de Guinée là où le crime et d'autres trafics peuvent prospérer sans être inquiétés avec la corruption des dirigeants locaux. Les conditions idéales du crime organisé étant réunies, ces trafiquants cherchent à pousser d'avantage leurs réseaux vers les étendues sahélo-sahariennes par des routes empruntées autrefois par les caravanes et qui ont été bénéfiques pour l'humanité en termes de commerce, de culture et d'expansion de civilisation. Ces régions difficilement contrôlables et traditionnellement propices aux trafics traduisent une avancée significative vers l'hinterland de l'influence des trafiquants latino-américains.

Sur les côtes du golfe de Guinée, la plupart du trafic en provenance d'Amérique du Sud par voie maritime entre en Afrique par la Guinée Bissau au nord et le Ghana au sud (ONUDC, 2008). C'est donc l'Afrique de l'Ouest qui est particulièrement touchée par le fléau, car elle ne cesse de voir les statistiques du taux de saisie augmenter de façon fulgurante depuis le début des années 2000 comme le démontre le **Graphique 1**. Elle est devenue une plaque tournante du trafic de cocaïne venant d'Amérique latine pour les ports et autres lieux de débarquement mal contrôlés, pour être ensuite fragmenté et envoyé en Europe par différents moyens. Environ 50 tonnes par an de cocaïne transitent dans la région de l'Afrique de l'Ouest (ONUDC, 2008).

Graphique 1 : Évolution des saisies de cocaïne en Afrique de l'Ouest (2000-2007)



Source: ONUDC rapport mondial sur les drogues 2007, et programme 'des données pour l'Afrique' pour les statistiques de 2006 et 2007
**totaux préliminaires pour 2006 sur base des données disponibles en novembre 2007*
*** totaux établis à partir des données collectées par le programme 'des données pour l'Afrique' entre janvier et novembre 2007*

Dans la région concernée par notre étude, c'est le Ghana et le Nigéria qui font office de précurseurs dans ce trafic de cocaïne, d'héroïne et de résine de cannabis destiné principalement au marché européen. Cependant, même si elle est de « moindre importance », il existe aussi une consommation locale alimentée par les mêmes réseaux et s'adaptant à des profils différents des toxicomanes comme l'affirme en 1998 les analyses de l'Observatoire Géopolitique des Drogues (OGD, 1998). D'importantes quantités de cocaïne arrivent d'Amérique du Sud dissimulées dans des navires de pêche ou de marchandises (ou dans des

avions) pour retrouver une organisation sur le littoral africain déjà installée et fondée sur une économie parfois formelle – les narco trafiquants latino-américains s'installent localement en faisant des « investissements-écrans » dans le milieu côtier pour mieux contrôler l'arrivée ou le départ de leurs marchandises – avant de rejoindre l'Europe par différents moyens de « passeurs » dont le plus dangereux reste sans doute celui des « mules ». En effet, arrivé tardivement dans les pays africains d'après les autorités européennes, le phénomène des « mules » consiste à faire passer de la drogue en relative petite quantité dissimulée dans des capsules avalées ou dans des cavités corporelles. Cette pratique représente un véritable danger mortel pour la santé de l'individu car en cas d'indigestion ou d'éclatement de la capsule dans l'estomac, cela entraîne immédiatement une overdose et la mort assurée.

À travers quelques coups d'éclat des opérations menées par des brigades, certaines cargaisons n'arriveront pas à destination du marché européen (**Photo 12**). Malgré l'indisponibilité des données fiables sur la question, ces prises représentent pourtant une infime partie du trafic réel. Cependant, il faut quand même souligner qu'en évoquant la menace du trafic de drogues dans les États du golfe de Guinée, on est encore loin des « narco-États » d'Amérique du Sud, mais nous courons inévitablement le risque de produire des « États coquilles » comme le soulignait en 2008 le secrétaire exécutif de l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC), Antonio Maria COSTA en les définissant comme étant *« des États souverains de nom, mais vidés de leur substance par des criminels qui sont en connivence avec des fonctionnaires corrompus au sein des gouvernements et des forces de l'ordre. Cela compromet non seulement la survie de ces États mais également la sécurité régionale en raison de la nature transnationale de ces crimes »* (ONUDC, 2008).

Photo 12: Saisie de 1900 kg de cocaïne à Pirampan (petit village côtier du Ghana)



Source : ONUDC, rapport « le trafic de drogue comme menace à la sécurité en Afrique de l'Ouest », octobre 2008, p.13.

Pour ce qui est du trafic d'armes, il concerne surtout les ALPC. Reposant plus ou moins sur les mêmes circuits, de nombreuses armes facilement manipulables sont vendues à des États ou à des groupes rebelles dans les conflits sous-régionaux. Un trafic qui profite de la porosité des frontières maritimes et terrestres mais également de la corruption des acteurs des gouvernements pour alimenter des troupes urbaines à la veille des échéances électorales ou tout simplement pour des organisations criminelles. *« Plus de 50% des armes en circulation en Afrique seraient utilisées pour du trafic, des vols à main armée et des actes de terrorisme*

ou de criminalité organisée » nous dit Francis LANGUMBA KEILI (2010). De ce même avis, *« « les armes à feu artisanales » sont aujourd'hui tellement nombreuses qu'elles représentent un problème majeur pour l'Afrique de l'Ouest »*, mais aussi pour l'Afrique Centrale comme le confirme le mémoire de Kisito Marie OWONA ALIMA (2008). On peut donc facilement se les procurer, leur manipulation est aussi assez facile. Cette double facilité n'est pas bon signe car elles favorisent des « sociétés armées » (acteurs légaux ou non) et aident à entretenir une culture de la violence. Du fait de leur prolifération et du nombre incalculable de victimes qu'elles peuvent occasionner dans des conflits déclarés ou relevant du grand banditisme, ou même d'actions isolées, elles peuvent être considérées à juste titre comme des « armes de destruction massive » en Afrique (LANGUMBA KEILI, 2008).

Leur prolifération et circulation illicite continuent de nourrir les foyers de tensions armées en Afrique de l'Ouest et du Centre. La tristement célèbre AK-47, plus connue sous le nom de Kalachnikov est particulièrement présente dans les mains des organisations criminelles non étatiques et de certaines troupes armées officielles car les États ne respectant pas la réglementation internationale sur les armes participent également à ce trafic par des acquisitions illicites. Et, malgré le manque de transparence et l'indisponibilité des données sur cette question du trafic illicite d'armes, des études en 2004 du *Stockholm International Peace Research Institute* prouvent que ce sont les pays du G8 qui sont les plus gros vendeurs d'armes pour l'Afrique et particulièrement l'Afrique Centrale (SIPRI, 2004)[80]. Mais en matière de trafic par voie maritime, les acteurs transfèrent les armes par plusieurs techniques, elles arrivent sur les côtes africaines de façon décomposée ou tout simplement dissimulée dans des cargaisons ou des navires de pêche. D'autres acteurs utilisent des bateaux à moteur pour aller chercher la marchandise en haute mer et la ramèner à terre. L'ingéniosité sur le trafic des armes dans cette région n'a aucune limite.

Section 2 : Criminalité maritime : piraterie et terrorisme dans le golfe de Guinée ?

De nombreux auteurs s'accordent à reconnaître que la piraterie et le terrorisme maritimes sont deux activités qui semblent antinomiques par nature. Il n'existe aucun lien entre les deux, « ni en droit, ni en fait »[81] même s'il n'est pas exclu de retrouver des similarités dans les mesures de lutte employées pour combattre ces phénomènes. Cependant, l'on s'accorde à reconnaître également que ces activités constituent aujourd'hui la charnière des activités criminelles dans le domaine maritime. Tous les deux semblent capter l'essentiel d'une attention accordée au spectre de la menace maritime et justifient les projecteurs médiatiques braqués sur certaines régions stratégiques dont fait partie le golfe de Guinée. Ils sont donc incontestablement les *« nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale »* comme le mentionne le titre de l'ouvrage coordonné par Joseph Vincent NTUDA EBODE (2010), et par extension, dans la région du golfe de Guinée. Mais, au regard des définitions conventionnelles de la piraterie ou des ébauches de celles qui concernent le terrorisme, le caractère des réalités spécifiques à la région invite à se poser des questions sur la dénomination de « piraterie » ou de la présence effective du phénomène de terrorisme maritime.

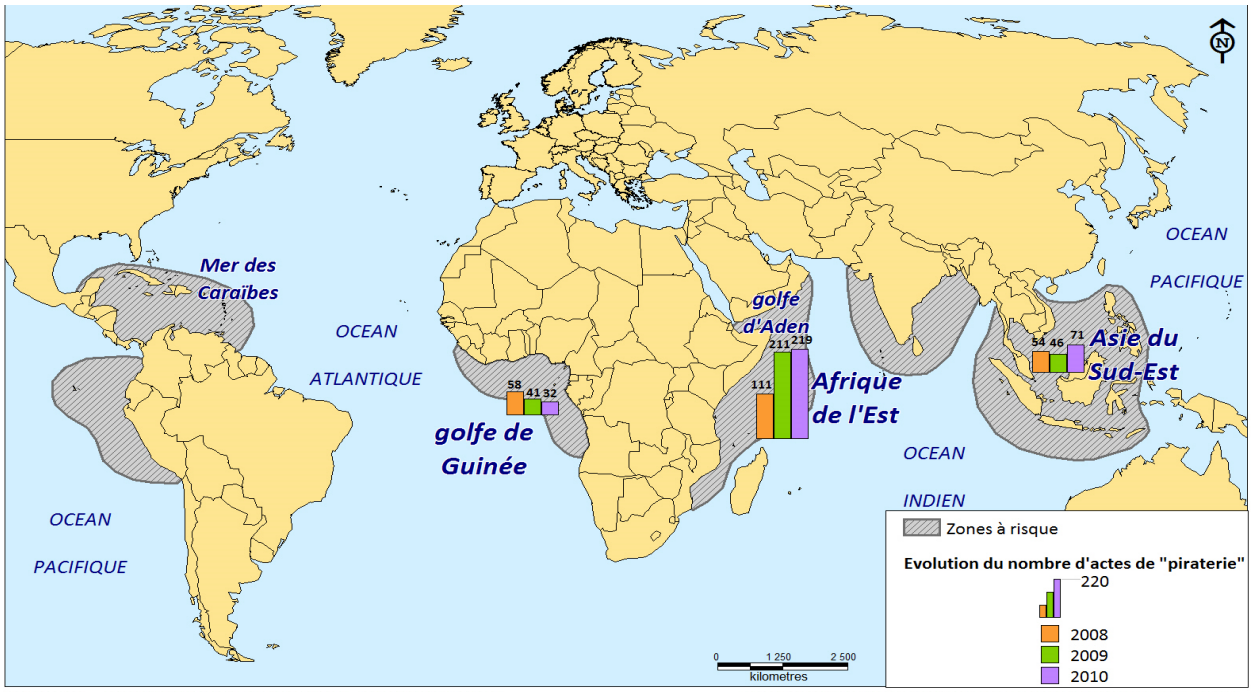
[80] SIPRI Yearbook 2004 Armaments, *Disarmement and International Security*, Oxford University Press.
[81] Lire la note réalisée par Armateurs de France, *Piraterie et terrorisme*,
site : http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=108852.

Sans prétention aucune d'apporter une réponse définitive à l'un des débats les plus animés du monde maritime du XXI[e] siècle, nous aborderons la question à travers une analyse critique basée sur les difficultés à définir conventionnellement le phénomène de « piraterie » observé en Afrique (golfe de Guinée et golfe d'Aden), avec une priorité accordée à notre région. L'objectif d'une telle réflexion n'est donc pas de donner une réponse exacte à la préoccupation soulevée ou de nous faire perdre de vue l'imminence réelle de la menace qui pèse sur le commerce international et les espaces maritimes et portuaires de la région, mais plutôt d'alimenter un débat critique qui souhaite dépasser la logique du raisonnement fondée sur un acharnement médiatique parfois mal inspiré pour les réalités maritimes criminelles du golfe de Guinée.

II.2.1- Les pirateries africaines : critique définitionnelle et évolution du phénomène

La piraterie est un sujet très à la mode et il arrive à passer sous silence bien d'autres menaces permanentes qui mériteraient une aussi grande attention médiatique et scientifique. Pourtant, malgré cet acharnement médiatique, trois aspects continuent d'alimenter des débats houleux : les origines du phénomène, sa définition et le fait de trouver des solutions durables pour le combattre. Si certains auteurs reconnaissent que dater les origines du phénomène avec exactitude est un exercice laborieux, voire quasi impossible (TOURET, 1992), il semble de toute évidence que l'évolution du spectre des menaces de l'après guerre froide n'a guère faciliter sa définition dans une société où les formes de violences illégitimes sont de plus en plus parfois l'expression des sociétés étatiques défaillantes. Avant d'évoquer l'insertion de l'Afrique par ses deux régions concernées, mais surtout le cas spécifique du golfe de Guinée sur la cartographie mondiale des zones à risques (**Carte 6**), il est important de revisiter les définitions mondialement reconnues et de déterminer si elles correspondent aux actes malveillants observés dans le golfe de Guinée.

Carte 6: Les zones à risque de la piraterie dans le monde



Source : *Bureau Maritime International, 2008-2009-2010* *Conception et réalisation: Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011*

II.2.1.1. Critique des définitions conventionnelles de la piraterie pour le golfe de Guinée

Le delta du Niger, région pétrolière du Nigéria qui fait l'objet de toutes les attentions médiatiques dans le golfe de Guinée n'a connu en réalité ses premiers troubles politiques liés à cette ressource principale qu'à la fin des années 1960. Le lien avec les actes perpétrés dans ou contre le domaine maritime se fit plus tard dans les années 1990 avec la radicalisation des mouvements de revendication (AUGÉ, 2009). Pour autant, le motif pétrolier nigérian ne peut à lui seul expliquer la multiplication des actes observés dans la région sans tenir compte en amont de certains paramètres socio-politiques et économiques liés à la gestion de l'appareil d'État (difficulté au maintien de l'ordre public, inégalités sociales, conditions de vie, contrôle du territoire, etc.). Des facteurs au dénominateur commun pour les États du golfe de Guinée dont les réalités urbaines n'éprouvent aucune difficulté à trouver la passerelle avec les espaces maritimes et portuaires au regard des logiques interdépendants de fonctionnement, mais aussi du fait de la promiscuité spatiale désarticulée des territoires. Bien que le Nigéria demeure l'épicentre des attaques dans la région, le phénomène observé dans le golfe de Guinée reste très varié et n'est pas facile à définir selon les définitions conventionnelles de la CMB et du Bureau Maritime International (BMI).

En effet, l'évolution de l'expression « pirate » (acteur) ou de « piraterie » (activité) est abordée aujourd'hui dans tous les sens, pourvu qu'on y mette un visage, un nom ou une identité pour qualifier le mal ou ce qui ne relève pas de la norme. Dans le foisonnement des pirates et de la piraterie, le monde maritime est en première ligne puisqu'il en fut le théâtre principal, avant de connaître un regain d'intérêt depuis le XV^{e} siècle (TOURET, 1992) et son apogée en ce début du XXI^{e} (FRÉCON, 2002). Aussi, le premier danger de la piraterie réside certainement loin de l'endroit où l'on pouvait l'imaginer, c'est-à-dire dans les océans et les mers, mais plutôt dans cette difficulté à le définir ou à trouver une définition acceptable de tous. Mais au vu des différentes réalités que le phénomène recouvre dans le monde, la marque du pluriel est souvent de mise pour plutôt parler « des pirateries maritimes » en lieu et place de « la piraterie maritime ». Face à cette réalité plurielle, la CMB et le BMI tentent de dissiper la brume sur la définition de la notion de « piraterie maritime », sans véritablement réussir à y parvenir lorsqu'on regarde la réalité polymorphe du golfe de Guinée.

Selon l'article 101 de la CMB, et par extension, l'article 15 de la Convention sur la haute mer de 1958, la piraterie se définit comme *« Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute autre dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu relevant de la juridiction d'aucun Etat »*. D'après cette définition, il y a quatre principales conditions à remplir cumulativement pour que l'acte soit qualifié de piraterie. D'abord, l'acte doit être commis en haute mer, c'est-à-dire au minimum au-delà de la limite des 12 milles marins des eaux territoriales d'après la Convention sur la haute mer, car ceux commis dans les eaux territoriales sont qualifiés de brigandage ou de vol à main armée. Ensuite, l'acte doit être commis avec « violence » : le fait de monter à bord par la force ou sans y être invité correspond par exemple à cette définition. Un autre aspect s'y ajoute, le bateau « pirate » doit être un bâtiment civil, ce qui implique forcément la présence d'un deuxième navire sur les lieux (la notion de *deux navires* ou de *« two-ships-requirement »*) en excluant la mutinerie comme pouvant être qualifiée d'acte de piraterie. Et enfin, l'attaque doit être effectuée à des fins privées (vol, demande de rançon, etc.), par conséquent, sans motivation politique. Ce qui exclut clairement les actes de terrorisme. En poussant plus loin la lecture des articles, on se rend bien compte que cette définition retient le critère de « l'intentionnalité » : *« Sont considérés comme navires […]*

pirates les navires […] dont les personnes qui les contrôlent entendent effectivement se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101 ». D'ailleurs, même l'article 101 en faisait déjà quelque peu référence en parlant de tout ce qui peut graviter autour de l'attaque avérée, c'est-à-dire la prise en compte dans la sanction, de l'incitation, de la planification et du soutien en mer ou à terre permettant d'effectuer l'acte de piraterie. Autrement dit, tout ce qui fait référence d'une participation avérée des acteurs comme le précise l'article, *« toute acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire […] est un navire pirate »*.

Pour le BMI, la piraterie se définit comme étant *« Tout acte ou tentative d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou un autre crime avec la capacité d'utiliser la force dans le cadre de la perpétration de l'acte »*. Là aussi, une seule grande condition semble être exigée : l'acte doit être commis avec violence, qu'importe le lieu (port, haute mer ou mer territoriale, navire, installation pétrolière, etc.) et le type d'actes posés (vols et vandalisme dans les ports, attaque avec abordage, etc.). Á travers les rapports de l'organisme international de centralisation des actes de piraterie – *Piracy Reporting Center (PRC)* – basé à Kuala Lumpur en Malaisie depuis sa création en 1992, on observe donc un élargissement de cette définition avec une prise en compte de toutes les agressions réussies et les tentatives d'attaques contre tout bâtiment se trouvant dans n'importe quel lieu (au port, au mouillage ou en mer).

Bien qu'elle ne soit pas retenue dans notre analyse, il existe une autre définition de la piraterie par l'OMI. Elle est basée sur le mode opératoire et elle en retient trois grandes catégories : le vol à main armée mineur, le vol et l'agression à main armée de degré intermédiaire (niveau moyen) et le détournement criminel aggravé (*hijack*). Le vol à main armée mineur ou « vol simple » relève des actions opportunistes des auteurs, souvent effectués dans les ports ou dans les navires proches des côtes. Ces cas (brigandage selon la CMB) sont donc légion dans tous les ports du monde. Les auteurs disposent d'un armement réduit (couteaux, machettes, pistolets, etc.) mais n'exclut pas forcément la violence. Le vol et l'agression à main armée de degré intermédiaire (niveau moyen) est constitué de pillages ou de vols accompagnés de violence en haute mer ou en mer territoriale. Il y a abordage et une organisation assez moyenne des pirates. Enfin, l'*hijack* est le plus haut niveau de la piraterie, qui se caractérise par une très grande organisation criminelle au niveau international. Le navire est abordé, capturé et ensuite maquillé et enregistré sous une autre identité. Il devient alors un *« phantom ship »* (navire fantôme), tandis que sa cargaison est détournée. Cette définition rencontre de vives contestations de la part des États et des experts, surtout au niveau des actes de la première catégorie que la CMB range comme étant du brigandage.

Malgré l'évolution sans cesse observée sur le phénomène dans le golfe de Guinée, on peut néanmoins ressortir quelques caractéristiques liées au contexte générateur et amplificateur des attaques, la typologie des acteurs malveillants, les modes opératoires et les cibles visés.

Il est très difficile d'expliquer l'évolution de la multiplication des attaques observées par un seul paramètre, et qui puis être, uniquement celui lié à la faiblesse de l'appareil d'État car un bon nombre des États africains ont toujours été caractérisés par cette faiblesse de fonctionnement depuis les débuts de leur structuration. Ce n'est donc pas une réalité de faiblesse aux origines récentes. Pour autant, ce paramètre n'est pas totalement écarté comme pouvant être un des facteurs explicatifs du regain d'intérêt pour cette activité criminelle car les éléments qui traduisent son accentuation ces dernières années méritent quand même qu'on

s'y attarde lors d'une analyse. Bien qu'il ne soit pas exclusif à la région du golfe de Guinée, le facteur sur l'évolution du spectre des menaces asymétriques reste un aspect non négligeable parmi tant d'autres. Sans omettre le caractère de la faiblesse de l'appareil d'État, on a assisté à une forme d'évolution de la radicalisation des revendications territoriales, socio-politiques et économiques comme peuvent en témoigner les velléités sécessionnistes du sud-est du Nigéria depuis la guerre du Biafra à la fin des années 1970 et plus récent encore la lente marche vers la révolution d'un de ses peuples, les *Ogoni*, dès le début des années 1990. Un climat d'insécurité que n'a rien arrangé les attentats du 11 septembre 2001 de par la reconsidération du spectre des menaces liées au « nouveau » terrorisme. Des entités politico-criminelles parfois déjà organisées ou non, sans réel motif ou avec des prétextes et/ou des raisons dignes d'une organisation mercenaire[82], vont de plus en plus investir le milieu maritime pour commettre leurs méfaits et jouirent de l'attention médiatique accordée aux enjeux maritimes économiques et stratégiques.

La situation est particulièrement observable au Nigéria dans la région du delta du Niger qui est l'« éponge à pétrole » du pays. Cette région fournit 90% des entrées en devise du pays par l'exploitation de cette ressource, mais elle concentre également 70 à 80% des attaques de piraterie perpétrées dans le golfe de Guinée. Pour cette région stratégique nigériane, le contexte générateur des attaques observées dans les ports et en mer se résume à des tensions interminables entre les populations, les groupes rebelles avec leurs revendications territoriales et identitaires sur fond de redistribution des richesses de la manne pétrolière et du respect de l'environnement d'un côté, et les compagnies pétrolières soutenues par l'autorité fédérale qui, elle-même tente de garder le contrôle de ces territoires qui lui échappent (PARAUT, 2009).

Moins intense, l'environnement de ces menaces est parfois similaire dans les autres pays du golfe de Guinée et où l'intérêt croissant pour les enjeux maritimes s'affirme et le domaine devient progressivement au début des années 2000 le réceptacle de la criminalité urbaine. Même si l'on ne saurait réellement illustrer les éléments de cette logique grandissante, un fait, et non des moindres, sur la structuration des territoires est à noter et pourrait être considéré comme étant un élément amplificateur de la dynamique des attaques observées dans les espaces portuaires : la promiscuité entre les sites portuaires et l'espace urbain. Une proximité qui n'est pas sans intérêt sur le déversement systématique de la criminalité urbaine dans les espaces portuaires.

Pour ce qui est de la typologie des acteurs dans la région, on en distingue principalement deux groupes : les mouvements de revendication qu'on retrouve dans le delta du Niger (MOSOP, BFF, MEND, etc.)[83], et les acteurs n'adhérant à aucune idéologie communautaire (groupe ou individu à l'acte isolé). Si les raisons des exactions des acteurs du premier groupe sont connues, celles du second groupe d'acteurs trouvent leurs origines dans le déferlement de la criminalité urbaine « classique » dans le domaine maritime mais n'en

[82] Certains journaux de la presse écrite africaine et internationale avaient évoqué l'hypothèse d'une implication de certains groupes rebelles du delta du Niger dans la tentative du coup d'État contre le président de la Guinée Équatoriale en 2004.

[83] Le MOSOP : Mouvement pour la survie du peuple Ogoni (en anglais : MOvement for the Survival of the Ogoni People), les BFF : Combattants pour l'émancipation de Bakassi (en anglais : Bakassi Freedom Fighters), le MEND : Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (en anglais : The Movement for the Emancipation of the *Niger Delta*). Ce sont tous des groupes activistes armés qui opèrent dans la région du delta du Niger et de Bakassi et qui sont accusés d'être à l'origine des « grands actes de piraterie » (enlèvement avec demande de rançon, attaques et meurtres du personnel marin des compagnies pétrolières de la région).

sont pas moins dangereux. Cependant, rien ne prouve qu'il n'existe pas un lien entre ces deux types d'acteurs, étant donné que le premier pourrait bien avoir besoin du second pour financer ou planifier ses actions au plus haut niveau. D'ailleurs, il pourrait même être aussi issu de cette criminalité urbaine. De même, le caractère crapuleux des actions menées et les motivations clairement lucratives des deux types d'acteurs laissent penser à une possible connexion.

En matière de cibles et de modes opératoires, c'est avec un matériel parfois artisanal (pistolet, machette, etc.) que certains bandits mènent les actions le plus souvent de nuit avec ou sans *speed boats* (embarcations rapides) sur les navires en rade, à quai ou en transit. Mais en général, 80% des attaques ont lieu dans le domaine portuaire. Cela est également valable pour les acteurs plus équipés à l'arme lourde, les mouvements de revendication qui ciblent prioritairement l'industrie pétrolière (plate-forme, pipe-line à terre, navires de ravitaillement (dits *supplies*), personnel des entreprises pétrolières). Ces derniers sont assez bien organisés et agissent jusqu'en haute mer à en croire les cas des attaques signalées sur des plates-formes situées à 20 milles nautiques de la côte du Nigéria. Mais la grande majorité des attaques a lieu dans les eaux territoriales et le domaine portuaire. S'appuyant sur des réseaux criminels organisés, ils font dans du siphonage clandestin et le trafic illicite de pétrole (*oil bunkering*) avec la complicité de certains armateurs dans le delta du Niger. Ils excellent aussi dans la prise d'otages avec demande de rançon (surtout pour les étrangers), et ont des ramifications informelles très solides et bien au-delà de la simple dimension maritime (corruption, organisations mafieuses, collusion entre les milieux criminels et les autorités publiques et militaires). Certes, les pertes économiques que cet *oil bunkering* fait subir à l'État fédéral sont très difficilement estimables, mais on aurait tort de considérer ce trafic comme une activité illicite négligeable. C'est d'ailleurs ce qui lui a couté sa place de premier producteur du continent africain en 2008 au profit de son éternel rival, l'Angola.

Mais au regard des définitions abordées, il semble évident de reconnaître la difficulté à caser la réalité polymorphe du golfe de Guinée comme étant de la piraterie au sens de la CMB ou du BMI pour deux principales raisons. La première est qu'elle ne reflète pas vraiment les conditions de définition de la CMB qui, par la même occasion est jugée d'être trop restrictive. Il en est quelque peu de même des griefs portés sur la définition du BMI qui, bien qu'ayant le mérite de faire évoluer le débat concernant le motif du lieu des attaques pour parler de piraterie ou de brigandage, reste pourtant qualifiée de « définition fourre-tout ». C'est fort de cette remarque qu'il utilisera par la suite l'expression *« piraterie et vol à main armée »*.

Effectivement, la majorité des attaques dans la région ont lieu dans les eaux territoriales. On est tenté de parler majoritairement de brigandage. L'autre condition sur la nécessité de commettre l'acte avec violence est à moitié respectée car elle exige également un abordage, ce qui n'est pas forcément le cas avec les attaques dans les ports régionaux où il n'est nullement question parfois de la présence d'un navire[84] des malfaiteurs qui attaque un autre navire, et encore moins des formes de raquette que font subir les « petits » acteurs indélicats au motif purement lucratif sur les pêcheurs artisanaux. Et enfin, n'oublions surtout pas le motif politique (prétexté ou non) qui gouverne près de 70 à 80% des attaques observées dans le delta du Niger et même bien au-delà. Á cet effet, le mobile politique reste sans aucun doute l'une des pierres d'achoppement de la définition de la piraterie contemporaine comme

[84] La notion de « navire » elle-même fait sujet à débat. Une pirogue est-elle considérée comme un navire ?

nous le fait remarquer Corinne TOURET (1992) lorsqu'elle déclare que *« Le problème qui se pose est par conséquent de savoir s'il faut inclure le mobile politique parmi les buts personnels ou au contraire, si le fait d'agir dans un soi-disant but politique permet d'écarter l'appellation de piraterie »*. La situation du golfe de Guinée interpelle particulièrement sur ce motif où, à notre avis, il est difficile de dévaluer un tel argument dans les menaces asymétriques du domaine maritime dans le contexte actuel.

Le constat est quelque peu similaire pour la définition du BMI qui, dans son caractère fourre-tout semble mieux correspondre à la réalité du golfe de Guinée. Mais, elle soulève une autre préoccupation pour les acteurs de la région, celle du lien avec la mer. Ces acteurs, au-delà du caractère ponctuel des actions menées semblent n'avoir aucune culture maritime. Ce sont plutôt de véritables opportunistes qui saisissent la mer comme nouveau lieu d'expression du grand banditisme que la faiblesse de l'autorité étatique ne peut juguler. Dans ce contexte, il devient difficile de faire le distinguo entre piraterie et ce qui relève de l'extension de l'insécurité urbaine dans le domaine maritime. Et Christian MÉNARD, dans son rapport sur la piraterie maritime remis à l'Assemblée Nationale le 13 mai 2009 ne manque pas de nous le rappeler lorsqu'il évoque justement la situation du golfe de Guinée : *« L'insécurité est extrême et les enlèvements sont pratiques courantes : personne n'est à l'abri, ni les étrangers, ni les ressortissants nationaux. Lorsqu'elles se déplacent en mer, ces pratiques sont requalifiées en piraterie mais l'activité reste la même et, en réalité, les attaques se déroulent rarement en haute mer (plutôt dans les eaux intérieures et territoriales), ce qui limite fortement les possibilités d'interventions internationales »*. Par ce constat qui, malgré l'évolution des circonstances sur les mutations du phénomène de criminalité maritime dans la région et le caractère réel et poignant de la menace, il semble évident d'admettre que le pirate du golfe de Guinée peut être un « monsieur Tout-le-monde ». Ce qui relance par la même occasion le débat sur le véritable mobile d'agissement de « monsieur Tout-le-monde », avec la considération ou non du but politique pour le pirate du golfe de Guinée.

Bien que l'imbroglio persistant oblige à se poser la question de savoir si toutes les formes de violences illégitimes observées dans le domaine maritime du golfe de Guinée sont qualifiées de piraterie et vol à main armée, nous admettons quand même l'emploi de cette expression dans notre zone d'étude tout en attirant l'attention du lecteur par rapport à son utilisation parfois abusive dans de nombreux contextes s'y rapportant. Á travers notre analyse, c'est aussi la mise en lumière d'un phénomène que l'univers scientifique connaît peu ou mal, si ce n'est qu'à travers les médias.

II.2.1.2. Évolution du phénomène : insertion de l'Afrique comme zone à risque

Pendant longtemps, très peu de sources existaient pour répertorier les actes de piraterie maritime dans le monde, ou même tout simplement pour parler du phénomène objectivement. Seules, quelques études sur la question pouvaient être citées durant les années 1990 et uniquement pour certaines régions dans le monde[85]. Même le *Lloyd's Register* semblait ne pas

[85]Pour ce qui est de la région sud-asiatique, il s'agit de quelques références citées par E. FRÉCON, 2007, *La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide*, Thèse de doctorat en Science politique, École doctorale de Sciences politiques, Paris, 598 p., p. 17. Il s'agit de : David Antony DELAVOËT, 1995, *La piraterie maritime en Asie du Sud-Est et ses conséquences*, mémoire de Maîtrise en Relations internationales, Paris, université Panthéon-Sorbonne, 158 p. ; Jean-Luc DOMENACH,1998, *L'Asie en danger*, Paris, Fayard, 338 p. ; Peter CHALK, 1997, *Grey-Area Phenomena in Southeast Asia : Piracy, Drugs Trafficking and Political Terrorism*, Canberra, Strategic and Defense Studies Centre – Australian National University, 117 p.

en savoir plus, sauf par le témoignage de quelques marins et l'abus de certains acteurs maritimes à vouloir profiter de sa noble réputation en poussant l'organisation à déclasser le détroit de Malacca comme zone à risque (FRÉCON, 2007). Cependant, étant donné le lien très étroit qui a toujours existé entre piraterie et commerce maritime bien avant même l'Antiquité, on peut dire sans risque de se tromper que toute civilisation ayant possédé une marine pour les conquêtes des terres inconnues et pour assurer son hégémonie maritime a connu des préoccupations liées la piraterie ou s'attacher les services des corsaires. C'est aussi ce qu'affirme Philippe GOSSE (1952) en évoquant son ouvrage intitulé *« Histoire de la piraterie »*. Depuis l'Antiquité, l'épopée de Barbe-Noire a bien plus alimenté les mythes et légendes avant de refaire surface à la fin du XI^{e} siècle, au début des croisades, et de connaitre de véritables mutations au XX^{e} siècle où elle dépasse la rêverie en constituant un excellence un moyen de revendication et d'enrichissement illicite par les demandes de rançon.

Il a fallu attendre le début des années 1990, plus précisément 1992, pour que les plaintes des compagnies maritimes et celles des assurances trouvent un écho. Cela qui a été matérialisé par le BMI avec la création d'un centre de détection et d'alerte, le PRC[86]. C'est donc avec les rapports du PRC que le monde s'est plus ou moins informé et découvre à travers des révélations fracassantes la nature et les mutations de la piraterie, les principales zones à risque et l'évolution du phénomène dans l'espace dès le début des années 1990, permettant ainsi de passer du simple vol à main armée à l'*hijack* dans certaines régions.

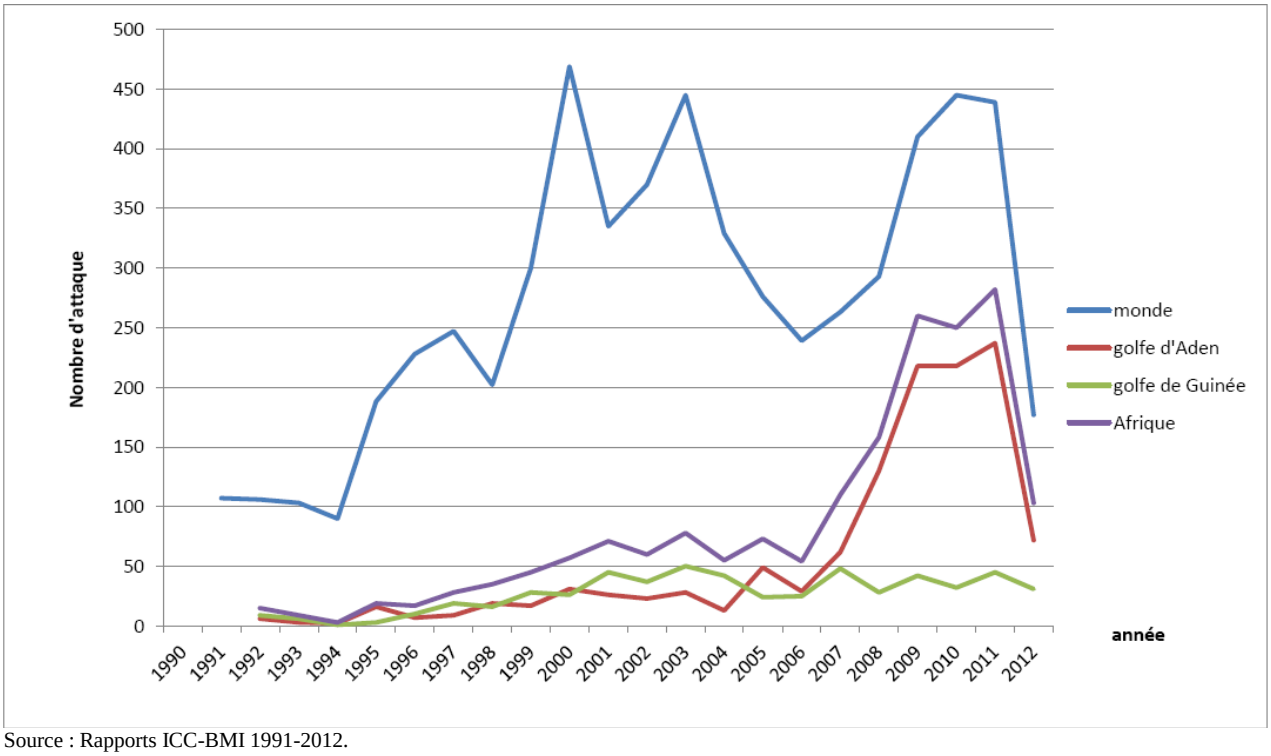
Á travers l'analyse de ces rapport, on y apprend que le golfe de Guinée qui, jusqu'à la fin des années 1990, était une zone relativement peu dangereuse, mais elle va connaître une évolution rapide du nombre des attaques perpétrés. Il en sera de même pour la région de la Corne de l'Afrique, notamment en Somalie, le golfe d'Aden, la mer rouge, la mer d'Arabie et le détroit de Bab el Mandeb. C'est à ce moment que l'Afrique, de par ses deux régions (golfe de Guinée et golfe d'Aden), bouleverse la cartographie traditionnelle des zones à risque de la piraterie dans le monde. L'opinion publique s'émeut, non seulement devant l'audace de ces hors-la-loi des mers qui peuvent tenir en échec les marines les plus sophistiquées du monde, mais également devant la montée d'une violence débridée et d'un profil peu conventionnel de la menace incarné par des groupes parfois réduits, dotés de moyens relativement « légers et peu classiques », qui visent de gros bateaux (civils et militaires), des installations mobiles (plates-formes pétrolières, IP) et cherchent à installer une terreur psychologique lorsque leurs actions sont retransmises par la fureur incontrôlée des médias.

En effet, les mutations spatio-temporelles du centre de gravité de la puissance maritime qui, de l'Antiquité à la deuxième moitié du Moyen-âge se trouvait dans la zone méditerranéenne avant d'aller dans l'Atlantique, aujourd'hui, s'installent incontestablement dans le Pacifique, n'ont pas été sans liens avec l'évolution du phénomène de la piraterie. Bien qu'elle ne soit pas une nouveauté, le centre de gravité du phénomène se localisait traditionnellement encore au début des années 2000 en Asie du Sud-Est (mer de Chine et détroit de Malacca). Cette région, surtout pour le détroit de Malacca, a pendant longtemps détenue des records d'attaques de la piraterie contemporaine avant de connaître une stabilisation dans la deuxième moitié de la première décennie des années 2000 et par la même occasion, céder ce triste premier rang à l'Afrique avec ses deux régions dont les eaux

[86] Le PRC est un organe de centralisation de l'information mondiale sur la piraterie. Il signale les mouvements de navires suspects et les actes de piraterie aux navires se trouvant en mer. En cas d'attaque, il se met en liaison avec les navires concernés par l'intermédiaire des centres maritimes de surveillance et de sauvetage. Il publie et réactualise chaque année des rapports sur la situation mondiale de la piraterie (analyses et statistiques), mais il n'a pas la compétence d'intervenir directement face aux pirates.

somaliennes vont être particulièrement touchées (BMI, 2008). Pourtant, au regard de l'analyse des rapports du BMI depuis 1990, le nombre des attaques dans le monde a relativement baissé entre 2003 et 2007 avant de connaître une nette remontée depuis cette date. Une croissance attribuée en grande partie aux attaques perpétrées d'abord en Somalie (plus de 200% du taux d'augmentation en 2007), mais aussi dans le golfe de Guinée (**Graphique 2**).

Graphique 2 : Évolution de la piraterie de 1990 à 2012[87]



Source : Rapports ICC-BMI 1991-2012.

Si pour de nombreux observateurs, les données statistiques sur la piraterie dans le monde sont peu fiables avant 1993, voir même un peu plus, il semble néanmoins évident d'admettre que le premier rapport délivré par le PRC date de 1992. Certes, il était encore dans un format loin du modèle actuel, mais il délivrait déjà quelques informations sur la piraterie dans le monde, mais également sur l'Afrique qui est également mentionnée avec un incident signalé en Angola, 3 au Cameroun et 5 au Nigéria pour un total de 106 incidents signalés dans le monde pour cette année là. Le phénomène n'a cessé de prendre de l'ampleur durant la période allant du milieu des années 1990 jusqu'au début des années 2000, atteignant son pic pour l'année 2000 avec 469 incidents signalés dans le monde avant de connaître des fluctuations par la suite. Une tendance générale à la baisse du nombre des attaques jusqu'en 2007 est constatée avant de reprendre une courbe ascendante par la suite. Pour ce qui est de l'Afrique avec ses deux régions (golfe de Guinée et golfe d'Adent), la tendance des courbes est similaire à la situation mondiale, mais elle mérite qu'on y face remarquer quelques nuances.

[87] Les données de l'année 2012 sont partielles. Le rapport du BMI 2012 utilisé pour les recueillir date du premier semestre, soit de janvier à juin 2012. Il ne faut donc pas se fier à la tendance des courbes après 2011 car elle ne traduit pas la réalité sur une année comme les périodes précédentes.

Si l'Afrique marque son décollage pour cette piraterie contemporaine au milieu des années 1990, on se rend compte qu'elle connaît une période de stabilisation durant les six premières années qui succèdent à celle de 2000 où l'on retrouve une moyenne de 50 à 55 incidents signalés par an dans les deux régions. Étrangement, durant la majeure partie de cette période, le nombre d'incidents signalé dans le golfe de Guinée est supérieur à celui du golfe d'Aden au moins jusqu'en 2005 et 2006 avant qu'il n'explose brusquement dès 2007 dans cette région de la Corne de l'Afrique, faisant ainsi épouser cette courbe à celle de l'Afrique. Ce qui ne laisse présager aucun doute sur le rôle de la piraterie africaine, surtout du golfe d'Aden, sur l'évolution de la courbe mondiale. Cette région à elle seule concentre plus de la moitié des incidents signalés par exemple en 2008 et 2009. En 2008, 130 incidents pour la région contre 293 dans le monde, et 218 pour 410 en 2009. Pour le golfe de Guinée, la région semble connaître une stabilisation limitant la moyenne du nombre des incidents à moins de 50 par année depuis le début des années 2000, mais cela n'est en réalité qu'une illusion lorsqu'on voit bien qu'elle était à moins de 25 incidents bien avant le début de cette période. Ainsi, si l'Afrique fait une entrée fracassante sur la scène de la piraterie au début des années 2000, ses régions, au regard de ses courbes, présentent pourtant des profils différents.

Contrairement aux voisins de l'Ouest de l'Afrique, les pirates de la Corne de l'Afrique, plus encore ceux de la Somalie, sont des communautés tournées vers la mer par la pêche et une longue tradition de la navigation en haute mer avec les bateaux appelés *« Dhows »*. Une réputation de culture maritime que ne manquent pas de signaler les récits des Européens depuis le XVIII^{e} siècle lorsqu'ils évoquent la piraterie et les autres formes d'activités maritimes menées à travers les *dhows* qui parcourent les côtes du Puntland et les ports de Berbera et Bosaso (ANDERSON, 2009). Des communautés côtières qui, au gré des saisons, délaissaient l'activité traditionnelle de la pêche pour se tourner vers la piraterie. Ainsi, des communautés côtières en proie à la violence sur mer depuis des siècles. Une réalité que viendra remettra au goût du jour la recrudescence du phénomène au début des années 2000 avec des acteurs mieux équipés et plus déterminés à agir jusqu'en haute mer, et même parfois très loin de bases locales comme le confirme les attaques des pirates somaliens dans la mer rouge et aux portes du canal de Suez, mais aussi plus au large et plus au sud dans les eaux maritimes du Kenya et les Seychelles dès les années 2008-2009. Lourdement armés avec du matériel sophistiqué de détection des navires qui empruntent cette voie capitale pour le commerce maritime mondial, les pirates appartiennent à de véritables des réseaux mafieux qui profitent et contribuent au chaos du Puntland. Ce sont des acteurs rompus aux attaques en haute mer avec des bateaux-mères et autres *speed boat*, mais aussi l'utilisation des navires capturés. Ils excellent dans la prise d'otages avec demande de rançon comme l'ont rappelé les épisodes du *Ponant* en avril 2008 et du *Sirus Star* en novembre de la même année, mais également bien d'autres cas par la suite. Aussi, si la région de l'est qui concerne la Somalie et le golfe d'Aden offre une piraterie avec des acteurs aguerris qui risquent leur vie à l'arme lourde pour attaquer jusqu'en haute mer sur les principales routes du commerce maritime des navires qui représentent un intérêt par leur valeur et leurs cargaisons.

Le golfe de Guinée, plus particulièrement la région du delta du Niger a vu progressivement son statut passé de simple zone à risque à la catégorie des zones les plus dangereuses à la navigation internationale, tandis que le détroit de Malacca connaissait une relative stabilisation du nombre des attaques grâce à l'arsenal des mesures de coopération régionale par l'Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime, dit *Regional cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia* (ReCAAP), dont le succès est quelque peu atténué par l'analyse d'Éric

FRÉCON (2008). Avant de connaître également une mutation progressive du mode opératoire des acteurs, la majorité des actes se produisait dans le delta du Niger jusqu'à la fin des années 1990. La multiplication des actes de piraterie ces dernières années dans la région du golfe de Guinée de Guinée témoigne de la mutation du phénomène qui a connu une expansion spatiale le long des côtes par contagion. Aujourd'hui, aucun pays de la région ne semble épargné par le phénomène. Le nombre des attaques n'a cessé d'augmenter, faisant ainsi passer le golfe de Guinée comme étant la zone la plus dangereuse au monde en 2012 selon un rapport spécial élaboré conjointement par le BMI, le projet *Oceans Beyond Piracy* et le *Maritime Piracy Humanitarian Response Prohramme*[88]. Le rapport estime que le golfe de Guinée, bien que jouissant d'une moins bonne couverture médiatique sur les actes de piraterie, est plus dangereux que les côtes somaliennes. Au cours de l'année évaluée, le rapport démontre que 966 membres d'équipage auraient été victimes d'attaques de pirates dans le golfe de Guinée contre 851 au large de la Somalie. Le nombre d'abordages réussis y est également important (800 contre 381), malgré le fait que le nombre de prises d'otage reste supérieur en Somalie (349 contre 206) où la durée des détenus en captivité est de onze mois en moyenne contre quatre jours dans le golfe de Guinée. Des nuances qui s'expliquent par la différence des cultures en rapport avec la mer, mais aussi par rapport aux objectifs recherchés de part et d'autre du continent.

Si l'excellente réputation des acteurs du golfe d'Aden dans leur rapport avec la mer ne souffre presque plus d'aucune contestation, ceux du golfe de Guinée semblent n'offrir aucun lien traditionnel avec ce milieu à en juger les difficultés à s'éloigner de la côte comme le prouve la majorité des attaques, mais également par le profil des malveillants. Des acteurs aux motifs parfois flous qui ciblent principalement l'industrie pétrolière pour les enjeux qu'il représente dans la région, mais au potentiel de nuisance aussi important que leurs voisins ces dernières années pour l'économie maritime régionale[89] et pour la valeur indéniable de la vie humaine. Les mutations des modes opératoires ces dernières années démontrent aussi que les pirates du golfe de Guinée gagnent en assurance et se dotent de moyens plus sophistiqués et d'une organisation encore plus difficile à saisir pour les autorités des pays respectifs. Le nombre de tankers ciblé au large du Bénin en 2011, soit une vingtaine, ou encore l'attaque survenu en octobre 2012 sur un pétrolier de classe Panamax au large de la Côte d'Ivoire et qui a été détourné avec détérioration de son système de communication témoignent de l'évolution de ces modes opératoires[90]. Cet évènement a été considéré comme étant le premier détournement de navire des pirates nigérians dans le golfe de Guinée.

Pourtant, dans un tel contexte d'insécurité maritime, les initiatives n'ont pas manqué. L'intervention de la Communauté internationale à travers les résolutions de l'ONU[91] et de

[88] Rapport publié en 2013, *The Human Cost of Maritime Piracy 2012*, 39 p.

[89] Un rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies dans le golfe de Guinée en 2011 chiffre le coût de la piraterie à deux milliards de dollars par an. Voir Conseil de Sécurité des Nations Unies, *Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée*, 7-24 novembre 2011, S/2012/45, 22 p., site : www.un.org.

[90] BMI-ICC, 2012, *Piracy increasing in West Africa, latest report shows*, 23 April 2012, site: www.icc-ccs.org.

[91] Á ce sujet, parmi les plus importantes décisions prisent par le conseil de sécurité de l'ONU, il y a la résolution 1814 du 5 mai 2008 (résolution 1814) qui concerne la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) destinés à l'aide humanitaire en Somalie ; la résolution 1816 de juin 2008 (résolution 1816) : c'est la première matérialisation de la mobilisation internationale contre la piraterie car pour une durée de six mois les États coopérant avec le gouvernement transitoire de Somalie peuvent pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie et utiliser tous les moyens nécessaires conformes au droit international pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Il y a eu aussi la résolution 1846 du 2 décembre 2008 (résolution 1846) qui prolongea d'un an la résolution 1814, c'est elle qui permit aussi de lancer l'opération Atalanta. On peut

l'opération européenne Atalanta[92] marque cette préoccupation au-delà des frontières du détroit de Malacca. Ce qui conduira à quelques périodes de diminution du nombre d'attaques pour le golfe d'Aden ces dernières années mais sans véritablement juguler le phénomène car le taux de réussite des attaques était en baisse entre 2008 et 2009, soit de 38 à 22%. On pourrait éventuellement trouver une des explications de cette baisse dans la présence navale européenne, Atalanta installée dans la région depuis décembre 2008, mais aussi par la prudence des navigateurs qui traversent la région et qui sont plus attentifs à appliquer certaines consignes de l'OMI.

Le golfe de Guinée reçoit également quelques années après une attention de la Communauté internationale, certes, timide, mais elle marque le début des préoccupations des acteurs mondiaux pour cette région en proie à la piraterie et au vol à main armée. Si les attaques se font plus violentes au fil des années, 41 des 406 incidents signalées en 2009 avaient déjà attirés l'attention des médias et des acteurs maritimes du monde (le Nigéria avait concentré 28 de ces 41 incidents signalés). Et, c'est en 2011, par la résolution 2018 de l'ONU portée par le Gabon et le Nigéria qu'un soutien international est clairement affirmé à la région du golfe de Guinée et recommande d'établir un cadre communautaire de lutte contre les actes de piraterie. La résolution annonce également une mission d'évaluation pour examiner la menace que représentent les actes de piraterie et de vols à main armée. Ce qui sera fait du 7 au 24 novembre 2011 par une délégation qui s'est rendue au bénin, Nigéria, Gabon et en Angola. D'autres mesures suivront. C'est le cas de la résolution 2039 du 29 février 2012 du Conseil de Sécurité de l'ONU qui encourage les États de la CEDEAO, CEEAC et de la CGG, avec le soutien d'autres partenaires à renforcer leur collaboration et à l'harmonisation de leurs actions en mer en vue de lutter contre la piraterie. Ce qui n'a pas manqué d'être couronné par de nombreuses réunions régionales et sous-régionales avec de multiples partenaires jusqu'à la tenue du Sommet de Yaoundé en 2013.

Au regard de l'engouement actuel que suscite le phénomène de piraterie et de vol à main armée dans la région du golfe de Guinée, il est presque évident de reconnaître que les modes opératoires vont encore évoluer au mépris du respect de la vie humaine. Nous souhaitons également le même engouement du côté de la dynamique et la créativité des autorités pour envisager toutes les mesures visant à réduire considérablement ce phénomène qui semble très bien enraciné dans les abysses.

II.2.2- Le terrorisme dans le golfe de Guinée : l'ombre d'une menace sur la mer ?

Á la fin du monde bipolaire, certains y voyaient un nouvel ordre plus simple pour la lecture des enjeux et menaces géopolitiques et géostratégiques. D'autres, plus sceptiques, croyaient en l'évènement de « nouvelles menaces »[93] ou d'un « nouveau paradigme de la

également citer d'autres mesures, notamment celle du Code de conduite de Djibouti sur la lutte contre la piraterie.

[92] Opération des forces navales européennes lancée par la résolution 1846. Elle a permis un déploiement des marines militaires dans la région de Somalie pour la lutte contre la piraterie et la protection des navires du PAM. Cette opération poussée par Paris et Madrid a permis de renforcer le dispositif des forces de l'Organisation du Traité Atlantique Nord (OTAN) et de la TF 150 qui étaient déjà présentes dans la région. La durée du mandat de cette mission sera sans cesse renouvelée au fil des années et connaîtra une coalition grandissante avec d'autres pays de l'UE et ceux de l'Asie du Sud-Est comme la Chine dès 2008.

[93] En référence à Xavier RAUFER (dir.), 1998, *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces*, Paris, PUF, 266 p.

violence »[94] hérité de ces longues années de guerre froide. La fin des Grands blocs s'est accompagnée d'une multiplication des forces destructrices, criminelles ou terroristes (BERTIN-MOUROT *et al*., 2005). L'agitation du « nouveau » spectre de la menace par les acteurs dominants après les évènements du 11 septembre 2001 n'a pas non plus incité à relativiser l'éventualité d'une menace sur ou venant de la mer par des acteurs aux motivations politiques et/ou idéologiques (MENEFEE, 1997). Et depuis, le domaine maritime en général, celui du golfe de Guinée en particulier n'est pas épargné de ces lectures sur l'infection des menaces asymétriques qui préoccupent les pays du Nord, mais aussi pour leur propre sécurité nationale. Un aperçu mondial de cette menace mérite d'être évoqué avant d'établir le potentiel de risque de sa survenance dans le golfe de Guinée.

II.2.2.1. Un aperçu du terrorisme maritime à l'échelle mondiale

Il n'existe pas de définition universellement reconnue du terrorisme, mieux encore, du terrorisme maritime. Cependant, pour ce dernier aspect, hormis quelques paragraphes et déclarations de certains textes internationaux[95], seule la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, dite Convention SUA 1988, en fait référence dans son article 3 et 4 en l'assimilant à des faits les plus graves pour la sécurité maritime, qu'ils soient commis en haute mer ou dans la mer territoriale. Il faut avouer que le terme de terrorisme, a, lui-même bien évolué depuis l'Antiquité.

De la société secrète des « Sicaires » en Judée pendant l'Antiquité, en passant par la période de la « Terreur » dans la Révolution française, pour aboutir aux groupes extrémistes du XIX^{e} siècle avant de connaître un visage contemporain sur des bases politiques et idéologiques ; le terrorisme est incontestablement devenu le fait d'avoir recours à la violence, réelle ou symbolique dans un but idéologique ou politique pour exercer une pression qui permet d'imposer une contrainte sur l'action d'un gouvernement ou de tout autre institution ayant le même rôle. Il est maintenant loin, ce terrorisme classique des guérillas des années 1980, et bien plus proche de cette nouvelle guerre de destruction de masse rendue possible grâce à l'accès aux technologies contemporaines et de la nature apocalyptique des organisateurs des attentats. Cette nouvelle forme est qualifiée d'*Hyperterrorisme* par François HEISBOURG (2001). Mais, pour ce qui est de cette violence sur la mer, elle n'est pas non plus nouvelle bien qu'elle bénéficie d'une attention très particulière depuis les attaques du 11 septembre 2001. Ainsi, si le domaine du transport aérien et quelque peu le secteur terrestre avec son lot d'attentats à la voiture piégée ont longtemps concentré l'unanimité de l'opinion publique, le secteur maritime est affecté depuis l'attentat du paquebot italien *Achille Lauro* le 3 octobre 1985, et une série d'évènements de ce genre qui s'en est suivi et qui a contribué à faire évoluer la juridiction et les consciences (attaque du *City of Poros* le 11 juillet 1988 et enlèvement un an plutôt des passagers du bateau *Silco*, etc.).

Le monde entier s'est progressivement réveillé sur les menaces asymétriques qui pèsent sur les peuples et regarde avec plus d'attention les différentes mutations possibles de la nébuleuse Al-Qaïda et ses groupes d'affiliation dans le monde. Dans le domaine maritime, la région de l'Asie du Sud-Est a été particulièrement citée pendant longtemps avec le *Liberation*

[94] En référence à Miche WIEVIORKA, 1996, Le nouveau paradigme de la violence, in *Cultures et conflits*, n^{o}29-30, pp. 9-57.

[95] Il s'agit par exemple de la déclaration de Tokyo de 1986, de la déclaration d'Ottawa qui incitaient les États à renforcer les mesures de prévention dans les aéroports et dans le transport maritime, ou encore la résolution 2625 du 24 octobre 1970 de l'Assemblée générale de l'ONU.

of Tigers Tamil Eelam (LTTE), plus connu sous le nom des *Tigres tamouls*. C'est une organisation locale au Sri Lanka sans connotation religieuse mais avec des velléités sécessionnistes et qui possède une organisation et un équipement maritime particulièrement innovants qui a pendant longtemps été à l'origine d'attaques locales[96]. Des groupes terroristes détenant une technologie maritime avancée pour organiser et exécuter des actions dans ce domaine sont peu connus et relativement limités, mais leurs actions ne sont pas forcément moins dangereuses au regard des énormes conséquences que cela pourrait entraîner.

Le transport maritime et ses activités corollaires est donc incontestablement vulnérable aux actes de terrorisme, et cela même bien avant le 11 septembre 2001[97]. Le trafic maritime est la nouvelle cible du terrorisme comme peuvent en témoigner les évènements portant sur les attaques à l'explosif du destroyer lance-missiles américain l'*USS Cole* le 12 octobre 2000 dans le port d'Aden[98], et celle du pétrolier le *Limburg* le 6 octobre 2002 dans le golfe d'Aden[99] (**Photo 13** et **14**). D'autres attaques ont rencontré moins de réussite, mais elles montrent quand même de la montée de cette logique apocalyptique sur les mers. C'est le cas de l'attentat manqué de l' *« opération Gibraltar »* en juillet 2002 où des agents dormants d'Al-Quaïda au Maroc ont été arrêtés alors qu'ils s'apprêtaient à perpétrer des attaques contre les navires de l'OTAN et de la flotte américaine dans ce détroit stratégique (PONTAUT, 2002).

Pour avoir un meilleur un aperçu mondial de cette menace, nous présentons brièvement les modes opératoires, les cibles potentielles et les conséquences dramatiques qu'elle pourrait engendrer. Cela, afin de mieux cerner ce que Régis DUPAIN (2007) appelle *« la créativité négative »*.

---

[96] Depuis le début des années 1960, les tensions entre groupes ethniques (Tamouls et Cinghalais) ont conduit à une guerre armée dans les débuts 1980 opposant le gouvernement sri lankais aux Tigres de libération de Eelam Tamoul (LTTE). Ce mouvement aux velléités sécessionnistes nourrit par la minorité tamoule semble avoir été vaincu par l'armée sri lankaise (armée cinghalaise) en mai 2009 lors d'une série d'opérations qui ont entrainé la mort du chef rebelle Velupillai Prabhakaran et « l'assaut final » lancé sur la capitale politique des séparatistes tamouls, Kilinochchi, dans le nord du pays. Lire l'article : *« Skri lanka : la fin des tigres tamouls »*, sur le lien internet : http://www.larousse.fr/encyclopedie/article/Sri_Lanka__la_fin_des_Tigres_tamouls/11018859.

[97] Voir à ce sujet le rapport sur la conférence européenne des ministres des transports – Conseil des ministres, *Sécurité dans les transports et terrorisme : note sur les mesures prises et les enjeux politiques*, Union européenne, Bruxelles, 2/5/2002, p. 2.

[98] « *Le 12 octobre 2000, attentat au bateau-suicide contre le lance-missiles américain USS Cole de 320 hommes qui s'apprêtait à se ravitailler dans le port d'Aden. Bilan : 17 morts et 38 blessés. Le petit canot pneumatique qui venait aider dans sa manœuvre le navire américain s'est collé à lui et à aussitôt explosé. Les deux hommes du canot, dont un Yéménite, se seraient mis au garde-à-vous juste avant le déclenchement de l'explosion. La déflagration a provoqué un trou de sept mètres sur le flanc du navire. (…)* » Voir le dossier d'étude réalisé par le Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine (CESM), « Le terrorisme maritime », Paris, 20 janvier 2003, 53 p., p. 14.

[99] « *Après quelques interrogations, il est rapidement apparu que l'explosion dont avait été victime le Limburg dans le Golfe d'Aden le 6 octobre 2002 était bien de nature terroriste. Le pétrolier à moitié plein attendait à la bouée de prise de pilote située à trois milles nautiques du terminal d'Ash Shir au Yémen. Suite à l'explosion, on déplorait un disparu, douze blessés et des nappes de pétrole, sur une vingtaine de kilomètres carrés, qui menaçaient de polluer les côtes avoisinantes. Dès les premiers jours de l'enquête, les soupçons se portèrent vers Al-Quaeda. Français et Américains envoyèrent des hommes de leurs propres services pour mener des investigations.* » Voir le dossier d'étude réalisé par le CESM, 2003, *idem.*, pp. 14-15.

Photo 13 : l'USS Cole **Photo 14: Explosion du *Limburg***



Cliché : Guide KSI, mars 2009, p. 14.



Cliché : Guide KSI, mars 2009, p. 14.

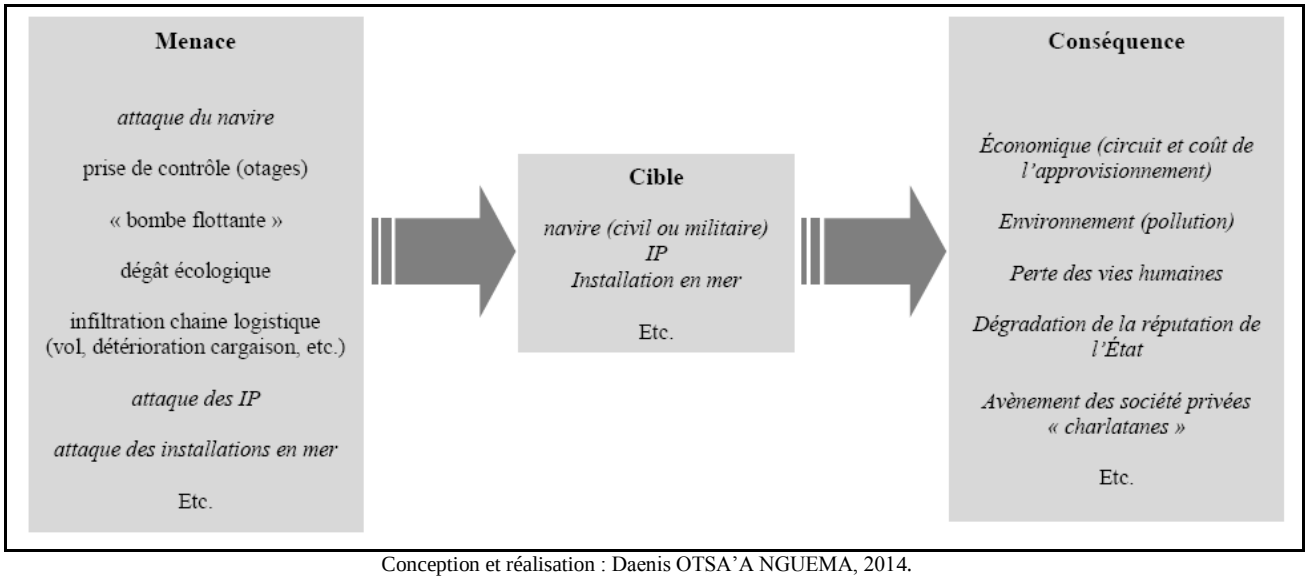
Les risques de menace du terrorisme maritime sont nombreux et diversifiés, ils touchent un nombre de cibles relativement réduit mais dont la gravité peut être très importante (**Figure 6**). Les modes opératoires simples et variés traduisent des scénarios déjà avérés ou non. Elles peuvent cibler le navire (civil ou militaire) pour sa cargaison ou son personnel ou encore comme « bombe flottante ». Où encore les IP ou les installations en mer comme les plates-formes pétrolières.

En effet, le navire est le maillon faible de la chaîne de transport et les experts maritimes ne sont pas les seuls à l'avoir compris. C'est pourquoi, il concentre à lui seul la majorité des scénarios pouvant se produire lors d'une attaque terroriste, surtout dans les approches portuaires ou à quai. Mais, il peut aussi bien subir une attaque bien loin de ces repères comme ce fut le cas de la prise d'otages de l'*Achille Lauro*. Le navire peut donc être attaqué pour une prise d'otage des passagers ou dans le but de l'utiliser comme une « bombe flottante » devant exploser en mer ou dirigée dans une collision contre un autre navire ou des installations portuaires. Le scénario d'un échouage volontaire avec une bombe cachée dans la cargaison (container ou autre) pour provoquer un blocage du port ou d'une voie maritime, avec une possible pollution maritime d'envergure, n'est pas à exclure. L'attaque du pétrolier *Limburg* peut être cité en exemple comme cas ayant entraîné une pollution non négligeable.

Le navire peut être également utilisé pour servir une action terroriste sur un territoire. Sans oublier de possibles cas de vol de cargaisons sensibles à des fins terroristes ou une infiltration clandestine de ces acteurs indélicats dans des navires de marchandises. Les installations portuaires peuvent donc être aussi visées. Cela, dans le but de paralyser l'industrie portuaire et pétrolière (atteinte au système technique et humain par des moyens explosifs, dangereux, virus informatique, attaque directe, troubles sociaux, etc.).

Les cibles sont essentiellement concentrées sur le navire en lui-même pour ses diverses utilisations potentielles. Ces actions peuvent avoir des conséquences considérables sur plusieurs plans. C'est le cas de possibles influences sur le coût et l'approvisionnement dans les transports maritimes, conséquences environnementales, perte des vies humaines ou dégradation de la réputation de l'État, intervention des sociétés privées avec risque de

« charlatanisme » des services offerts, augmentations conséquentes du budget des sociétés sur la question de la sûreté, etc.



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 6 : Menaces, cibles et conséquences du terrorisme maritime

Effectivement, le transport maritime peut être touché au niveau de sa facture à travers l'influence des coûts induits par le rallongement du trajet pour éviter les zones à risque (plus de dépenses journalières et de carburant), mais aussi par inflation des assurances maritimes liées au risque de terrorisme (LASMOLES, 2004). Certes, le scénario d'une perturbation du commerce pétrolier mondial est peu envisageable et exige des actions terroristes fortes, permanentes et continues pour influencer les cours du baril de Brent. Mais à une échelle régionale ou nationale, l'influence immédiate n'est pas exclue. Les conséquences environnementales concernent une possible marée noire. Les pertes en vies humaines à l'issue des attentats peuvent créer une psychologie de la terreur chez les populations et entraîner une image néfaste de la réputation du pays avec effets sur le secteur touristique par exemple. Les sociétés privées peuvent profiter de ce marché de la peur pour faire du profit et proposer des services et des équipements qui peuvent entraîner l'escalade de la violence. Et, les entreprises qui, pour se préserver au mieux d'éventuelles attaques devant l'attitude parfois démissionnaire des autorités publiques dans certains États n'hésiteront plus à faire appel à ces sociétés privées et à augmenter les budgets liés à la sûreté.

Mais, signalons quand même que des mesures internationales ont été prises pour la lutte anti-terroriste dans le secteur maritime. Parmi les plus emblématiques d'entre elles figure le Code ISPS qui fera l'objet d'une analyse dans la section suivante. Mais aussi avec l'OMI dans la sécurité des passagers avec le « *Combating acts of violence and crime at sea* »[100], les mesures de l'OIT par la demande de l'OMI d'établir les spécifications relatives aux pièces d'identités des gens de mer et des intervenants portuaires, les recommandations à l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) de veiller à la sécurité des cargaisons et des zones sous douanes, et enfin le souhait du BMI pour la mise en place de corridors réservés

[100] Voir sur le lien www.imo.org.

aux pétroliers et interdits aux petites embarcations susceptibles d'être des « bombes-flottantes » (JINKS, 2002).

Au niveau international, mentionnons également les importantes mesures américaines avec le *Container Security Initiative* (CSI) et l'accélération de leur activisme diplomatico-sécuritaire dans le domaine maritime. Car, conscients de la vulnérabilité de leur territoire et de leurs intérêts dans le monde, les États-Unis à travers cette initiative sanctuarisent leur zone portuaire et celles à travers le monde qui commercent avec eux. Ils durcissent considérablement les moyens de contrôle des containers acheminés vers leur pays, exigent le déploiement de leurs garde-côtes dans les grands ports ciblés et la généralisation du contrôle par scanner. En échange, ils garantissent un assouplissement des formalités douanières à l'arrivée des navires sur leur territoire. Malgré l'adoption progressive de ces américaines, elles ont quand même alimenté des polémiques dans le monde maritime, notamment celle la plus virulente concernait le coût induit de ces mesures de sûreté comme mode de sélection des acteurs maritimes internationaux[101]. Les Américains ont également accéléré leurs initiatives sur le terrain en matière de formations dispensées aux marines d'autres États et des exercices conjoints dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la piraterie.

II.2.2.2. Le terrorisme maritime dans le golfe de Guinée ?

Ce sous-titre est en réalité une fausse bonne question. Car, y répondre par une démonstration affirmative ou infirmative n'enlève en rien l'existence du risque de la menace terroriste dans le domaine maritime du golfe de Guinée. Cependant, tenter d'y répondre quand même donne le mérite d'orienter le lecteur à ne pas céder aux propos alarmistes et parfois mal inspirés des médias. Si avec la notion de terrorisme tout court, et maritime en particulier, le débat sur la définition ne se pose même pas, car il n'y en a aucune universellement reconnue, au niveau du contenu opératoire, le débat reste encore ouvert pour le cas du golfe de Guinée. Dans cette région, il est très difficile de démêler piraterie, banditisme maritime et terrorisme. Cette « piraterie endémique » pour certains, banditisme maritime pour d'autres, peut-elle être qualifiée de terrorisme maritime ? Le rançonnement des équipages et le saupoudrage des motivations politiques pratiquées par le MEND et les autres organisations permet-il de l'affirmer ? Nous nous posons cette question en même temps qu'Hugues EUDELINE (2009), mais sans véritablement y trouver une réponse définitive et satisfaisante.

Si par la suite, Hugues EUDELINE semble prendre définitivement position à la page quatre de son article en qualifiant de terrorisme maritime les agissements du MEND, nous ne pouvons en dire autant. Cette expression à la mode est bel et bien prisonnière de son temps, caractérisée par des emplois abusifs et alarmistes. « Les terrorismes » d'État, politique, de libération, d'inspiration religieuse ou informatique traduisent bien les mutations des nouvelles menaces contemporaines aux appropriations parfois à peine contrôlées par certains champs scientifiques, ou mieux encore, à peine étudiées par les grands vecteurs de la communication. Par conséquent, la préoccupation ne devrait pas trop se concentrer sur le fait de savoir s'il y a terrorisme ou pas dans le golfe de Guinée, du point de vue de la définition ou du contenu opératoire des actes observés, mais plutôt de savoir si cela peut arriver. Pour nous, cela ne fait l'ombre d'aucun doute, au vu de ce que nous observons jusqu'à présent dans les eaux

[101] Cette polémique concerne surtout le coût de ces nouvelles mesures portuaires, la crainte de créer un monopole du trafic à destination des États-Unis au profit de quelques grands groupes portuaires, et « la taxe sur la sécurité » créée par les États-Unis.

maritimes du golfe de Guinée, il n'existe pas d'acte terroriste. Cependant, nous pensons que le risque potentiel d'y en avoir existe bien, et cela pour deux raisons principales. D'abord, la lecture du triptyque portant sur les menaces, cibles et conséquences du terrorisme est également valable pour le secteur maritime dans le golfe de Guinée. Puis, nous ne pouvons omettre de mentionner le risque de déversement de cette menace déjà présente à terre dans la mer du golfe de Guinée.

Le triptyque évoqué plus haut à propos des menaces, cibles et conséquences graves d'une éventuelle attaque terroriste dans le domaine maritime reste aussi valable pour les pays du golfe de Guinée. Mieux encore, les pays de cette région sont deux fois plus concernés parce qu'ils appartiennent à une zone stratégiquement pétrolière pour les acteurs dominants et parce qu'ils n'ont aucune culture dans la prévention de la menace comme le prouve la vulnérabilité déconcertante de leur service de contrôle et de sûreté. Cette région comme bien d'autres est d'une importance stratégique pour les communications internationales par voie maritime. Les États du Nord ne se font pas d'illusion sur le risque de la menace terroriste maritime, ils savent pertinemment que si ces acteurs ont de plus en plus de mal à commettre des attaques dans leurs pays, en revanche, ils n'auront aucun mal à atteindre les intérêts de ces derniers dans les pays du Sud qui n'offrent parfois aucune garantie de sécurité ou de sûreté. L'actualité brulante ces dernières années sur la région de l'Afrique du Nord et de l'Ouest démontre les tentacules d'Al-Qaïda en Afrique avec Al-Qaïda au Maghreb Islamique, dit AQMI, où encore celles plus récentes, mais dont il reste à prouver la filiation avec le précédent, le groupe islamiste nigérian *Boko Haram*.

Indéniablement, le continent africain est touché par le terrorisme et l'Afrique subsaharienne en est bien infectée par ces groupes aux mœurs sans foi ni loi pour le respect de la vie humaine. Les évènements de la crise au Mali en 2012 ont témoigné au grand jour des observateurs internationaux des liens entremêlés entre le Mouvement National pour la Libération de l'Azawad (MNLA) et Ansar Dine, un mouvement jugé proche de l'AQMI. Ce qui par la même occasion a prouver aux yeux du monde l'étendu du territoire d'influence d'AQMI qui s'étendu bien au-delà des frontières du Niger et qui ne cessait de gagner en espace d'agrandissement. Un autre groupe à forte consonance ethnique (*Kanouri*) et non des moindres est celui de *Boko Haram* au Nigéria qui ne cesse de défrayer la chronique ces dernières années avec les attentats-suicides, les massacres collectifs et les prises d'otages dans les États du Nord du pays[102]. Un groupe qui n'hésite pas, au gré des moyens dont il dispose et de sa capacité de nuisance, à porter ses attaques jusque dans les villes du Nord-Cameroun. Ces groupes terroristes agissent encore pour l'instant à terre, mais rien ne garanti qu'ils ne déverseront pas leur « créativité négative » sur le secteur maritime du golfe de Guinée au regard des enjeux qu'il renferme.

Dans le golfe de Guinée, l'enjeu pétrolier qui donne à la région tout son sens stratégique, peut aussi cacher une forme de vulnérabilité et en faire une cible potentielle pour les terroristes. S'il est évident que le pétrole régional est majoritairement offshore, et que de ce fait, il est certes loin des troubles terrestres, les sites restent assez vulnérables de par leur nature même parce qu'il n'est pas facile d'assurer la sûreté des plates-formes en haute mer dès lors qu'ils sont atteints par une attaque. De par cet éloignement, ces installations exigent une grande autonomie dans la gestion des mesures de lutte pour la sûreté parce qu'elles doivent

[102] Le dernier évènement en date de ce groupe et qui a défrayé la chronique en avril 2014 est le rapt de plus de 200 lycéennes à Chibok, au nord-est du Nigéria. Jusqu'à présent, l'État du Nigéria et la Communauté internationale demandent la libération des filles et déploient les moyens pour régler la situation, mais le groupe exigent la libération de ses prisonniers terroristes en échange.

avoir la capacité de circonscrire et maîtriser rapidement la menace avant de faire intervenir de possibles soutiens venant de la terre. Cet isolement en mer les rend donc quelque peu vulnérable et constitue en même temps l'essence même de leur sûreté. On peut en dire de même pour les navires de ravitaillement de ces plates-formes ou pour le transport des hydrocarbures qui, comme dans les actes de piraterie, peuvent représenter des cibles potentielles pour les terroristes dans le but de déstabiliser l'économie régionale et peut être mondiale. L'enjeu sur la présence de ces pavillons étrangers constitue également une cible dans la mesure où les terroristes chercheraient à s'en prendre aux intérêts locaux de grands groupes européens et américains.

La menace du terrorisme maritime est donc réelle dans le golfe de Guinée. Elle se pose encore certes, pour l'instant sous un angle moins préoccupant à l'image de la menace imminente dans les pays du Nord, mais elle ne doit pas faire perdre de vue aux acteurs maritimes régionaux que « la meilleure défense reste l'attaque », c'est-à-dire se prémunir considérablement contre d'éventuelles attaques terroristes par des mesures convaincantes.

En définitive, s'il est vrai qu' *« au final, la piraterie n'est qu'un thermomètre de l'ordre non établi sur la terre ferme »* (BWELE, 2009), on pourrait en dire autant pour le terrorisme maritime. Si la piraterie et le vol à main armée sont des préoccupantes vitales pour les États du golfe de Guinée, le terrorisme maritime demeure une menace réelle mais encore vénielle pour l'instant. Les logiques visant à les exprimer conjointement et abusivement dans la région peuvent parfois cacher d'autres desseins inavoués des grandes puissances pour leur positionnement stratégique sur les voies et régions maritimes importantes pour le commerce mondial en termes de ressources et de marchandises (STRUYE de SWILAND, 2009). Ils sont certes les nouvelles formes d'illustration de l'instabilité des sociétés, mais aussi le meilleur moyen qu'ont les acteurs dominants de justifier leurs appétits stratégiques par de nouvelles politiques de *containment* (endiguement) inavoués dans les océans et les mers du globe. C'est à cette prudence que sont conviés les pays du golfe de Guinée afin de ne pas céder facilement à ces mitraillages médiatiques et à toutes sortes de projets visant à faire de cette région un laboratoire d'essai des théories de domination (DIANGITUKWA, 2010), sans pour autant renier le caractère réel de ces menaces et des efforts à fournir pour y faire face.

Section 3: La sûreté portuaire : un diagnostic sécuritaire peu rassurant

Dans la sûreté portuaire l'objectif principal reste la prévention et la lutte contre tous les actes illicites à l'encontre du navire, de son équipage et des passagers ou à l'encontre des installations portuaires (IP). Mais décrire les éléments relevant de la sûreté dans un port n'est pas une mission facile parce qu'ils concernent de nombreux aspects pouvant aller d'une simple procédure interdisant l'accès en zone réglementée à la prise en compte de mesures spécifiques de sûreté en cas de menace avérée. Le diagnostic général que nous nous proposons d'établir sur la sûreté dans les ports du golfe de Guinée portera principalement sur deux aspects : l'absence d'une idée de sanctuarisation du site portuaire originel et de ses abords immédiats et éloignés.

II.3.1- Absence d'une idée de sanctuarisation du domaine portuaire[103]

En matière de sûreté, les ports du golfe de Guinée connaissent à peu près les mêmes problèmes bien qu'ils les affrontent avec des volontés et des logiques différentes. Généralement, pour beaucoup d'entre eux, ces difficultés concernent l'absence d'une politique d'aménagement du site dans le but d'en faire un lieu décourageant les actions malveillantes aux abords immédiats et à l'intérieur de l'espace réglementé. Autrement dit, une grande partie de la question réside dans le manque de sanctuarisation du domaine portuaire. Les premières failles de cette insécurité portuaire sont donc à constater dans la « perméabilité »[104] des conditions d'accès et la sûreté organique à l'intérieur du domaine, c'est-à-dire les mesures visant à dissuader, contrôler, détecter et répondre aux actes illégaux à l'intérieur de la zone réglementée.

II.3.1.1. Le problème de l'accessibilité dans les ports du golfe de Guinée

Tous les ports du golfe de Guinée connaissent avec pertinence les problèmes suivants : absence de zones tampon entre le domaine portuaire et les premières habitations urbaines, perméabilité des accès en zone réglementée, danger de la présence permanente de l'inconnu en zone sous douane, etc. Ces difficultés sont liées entre elles au-delà du caractère spécifique de chacune d'elles.

De nombreuses villes côtières africaines doivent leur création à la présence d'un port. Mais, si l'argument sur la relation ville-port a toujours été dans le sens où la ville devait sa création à celle du port, il semble aujourd'hui que le port a parfois du mal à vivre à cause de sa ville. Effectivement, une symbiose millénaire entre les deux entités fondée sur une relation spatiale et fonctionnelle est parfois remise en cause par la dialectique de la *« recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximales par les opérateurs du transport et de la logistique, d'un côté, stratégies urbaines de croissance tertiaire et industrielle, de l'autre »*, nous dit César DUCRUET (2008). Certes, cette dualité n'a pas la même portée d'une région à une autre, car dans les pays du Sud, l'influence de la pression démographique urbaine oblige à créer de nouveaux ports à l'écart des villes tout en perpétuant quelques activités portuaires dans le site originel. Mais les problèmes liés au manque d'espace, de congestion et d'investissement dans la modernisation des infrastructures portuaires refont souvent rapidement surface parce que la « migration des sites portuaires » reste étroitement liée à la dialectique entre l'évolution des ports et les mutations des conditions de la navigation (CABANNE, 1998).

Dans cette proximité aiguë entretenue entre l'espace portuaire et l'urbanisation anarchique, les ports africains présentent un profil spatial non sécurisant : l'absence de zones tampon (**Figure 7**). Les sites portuaires côtoient directement les habitations anarchiques des

[103] Pour plus d'informations en matière d'insécurité portuaire visant la vulnérabilité des conditions d'accès et la sûreté à l'intérieur du domaine, il faut se référer aux exemples illustrés dans les ports d'Owendo, Douala, Cotonou et Lomé, à travers la thèse de Guy Merlot MADOUNGOU, 2009, *op. cit*.

[104] La notion de « perméabilité » est à prendre avec précaution. Ici, elle peut bien refléter deux réalités aussi différentes l'une que l'autre. Exemple : en matière de contrôle d'accès dans un port, elle peut renvoyer directement à l'absence d'un service de contrôle assuré par des agents compétents. Autrement dit, une absence complète de la présence physique des individus. Cependant, elle peut aussi traduire une présence conforme des agents de sécurité dans le contrôle des accès mais avec des méthodes défaillantes ou douteuses (carte d'accès falsifiée ou méthode corruptive des agents). Dans les deux cas, nous estimons être toujours dans la « perméabilité » des accès.

populations qui squattent parfois à l'intérieur du domaine public maritime faisant ainsi apparaître la grande clôture – lorsqu'elle existe – comme seul élément physique délimitant le domaine et devant servir à décourager la volonté de l'acteur malveillant. Cette proposition que nous faisons d'établir une zone tampon permettrait de diluer progressivement les mesures de contrôle partant de l'intérieur ou de l'extérieur de la zone réglementée.

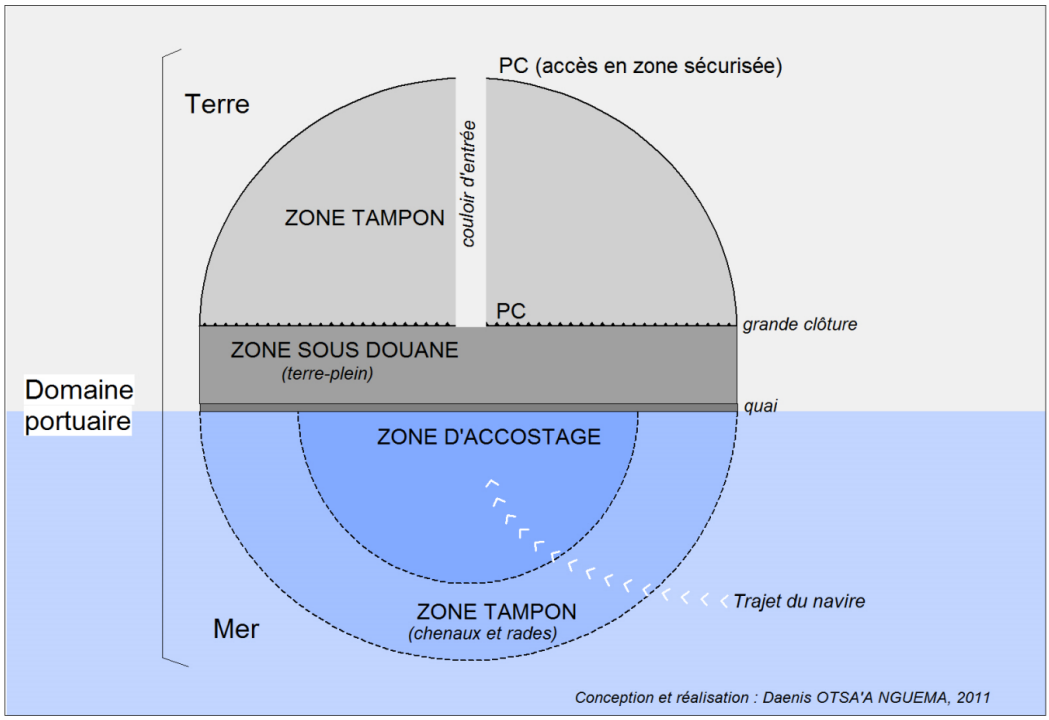


Figure 7 : L'idée d'une sanctuarisation du domaine portuaire

C'est pour cette raison d'ailleurs que la construction et l'élévation d'une clôture générale apparaissent dans l'entendement de nombreux acteurs portuaires régionaux comme l'acte le plus accompli dans l'application du Code ISPS et par conséquent souvent la seule limite visible du territoire portuaire. Or, il n'en est rien, car d'après les décisions juridiques, le domaine public portuaire comprend non seulement l'espace terrestre dont la limite extérieure est matérialisée par la grande clôture, mais aussi le balisage situé aux limites des approches portuaires du côté mer (ELLA ONDO, 2004). Il n'existe pas de procédures dissuasives dans des zones autres que le poste de contrôle (PC) du côté terre. On constate ainsi que le PC et la clôture générale sont les seules zones de contrôle de la sûreté dans ces ports. Leur franchissement donne directement droit d'accès à une zone stratégique qui est la zone sous douane. Ce qui soulève une autre préoccupation qui porte sur la fiabilité des conditions d'accès.

Il existe une grande perméabilité des procédures d'accès dans les ports du golfe de Guinée. Que l'on soit du côté terrestre ou du côté du plan d'eau, les mesures de contrôle sont très défaillantes. Très peu de systèmes de surveillance modernes existent vraiment (vidéosurveillance, badgeuse électronique, système de reconnaissance digitale, etc.), sans oublier l'éternel problème de la responsabilité humaine dans la corruption et la fraude. Que ces services de contrôle et de surveillance soient assurés par des acteurs publics ou privés, la responsabilité humaine reste toujours remise en cause, d'où l'intérêt de la réduire par des

mesures technologiques modernes. Dans les ports régionaux, la surveillance des accès et des installations portuaires est assurée soit par des services privés (sociétés de gardiennage et de surveillance) ou par des services publics (gendarmerie ou police portuaire). Cependant, dans un cas comme dans l'autre, il est difficile d'apprécier l'impact de la corruption des agents désignés même si nous savons qu'il reste très fort et que la façon la plus crédible d'y remédier est d'associer à la présence humaine des moyens technologiques modernes pour le contrôle des accès et la surveillance des zones réglementées.

Au-delà de la corruption qui reste un facteur considérable de défaillance, on se rend compte également que les acteurs font preuve d'un certain laxisme dans le contrôle des personnes, de la cargaison, des navires et des installations portuaires. Parfois, pour des raisons de fatigue ou de sous-effectif, le niveau de vigilance baisse à certains moments de la journée parce que la fréquence de la relève des hommes au PC peut être faible. Un autre problème, et non des moindres, est celui de l'image attractive des ports comme espace de miracle pour les personnes sans emploi.

Dans la représentation imagée de beaucoup d'Africains (et pas seulement), le port reste inéluctablement un lieu pourvoyeur d'emplois et un marché de consommation non négligeable pour de petites activités commerciales, formelles ou non. Se jouant des failles du système de contrôle et bénéficiant parfois de la complicité de certains agents corrompus, de nombreux individus se retrouvent sans justification en zone sous douane ou sur le plan d'eau proche des quais pour y mener quelques petites activités commerciales, telles que la vente de fruits par les piroguiers, les vendeurs à la sauvette, la pêche piroguière à proximité des quais, etc. (**Planche 3**).

Planche 3: La vulnérabilité du plan d'eau du PAA



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, juin 2010.



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, juin 2010

Outre la corruption qui gangrène les agents de la sûreté et autres membres du personnel et qui parfois est à l'origine du développement de petites économies parallèles, certaines pratiques autorisées, telles que la vente des tickets d'accès aux visiteurs ou aux usagers occasionnels est une mesure généralisée dans les ports régionaux. Pour les autorités portuaires, cette mesure génère des revenus non négligeables certes, mais elles fragilisent les

mesures de sûreté. On ne saurait comprendre pourquoi l'accès d'un inconnu dans un port est autorisé occasionnellement au moyen de paiement d'un ticket. Ce qui par la même occasion fait du site portuaire un milieu semblable à un espace touristique au même titre qu'un musée.

Le système reposant sur les conditions d'accès dans les ports du golfe de Guinée est donc incontestablement défaillant, soit par absence totale de mesures fortes visant à décourager l'approche des individus malveillants (absence des mesures physiques de la sûreté : clôture inexistante ou peu élevée, éclairage insuffisant, absence d'alarmes ou du système de vidéosurveillance, présence de nombreuses ouvertures côté mer ou terre sans surveillance, etc.) ou encore par des failles que comporte le système de contrôle mis en place.

Les mesures de sûreté visant à réduire les risques articulés autour de procédures dans l'optique d'établir et contrôler l'accès aux zones réglementées et autres points névralgiques pour les activités portuaires sont nombreuses et variées. Les ports du golfe de Guinée éprouvent d'énormes difficultés à assurer ces mesures de contrôle et de prévention dans les conditions d'accès des sites. Ainsi, partant de cette première difficulté qui est la perméabilité des conditions d'accès, le problème s'accroît encore un peu plus lorsqu'il devient question d'assurer la sûreté à l'intérieur du domaine portuaire réglementé.

II.3.1.2. La sûreté à l'intérieur du domaine portuaire réglementé

Dans l'ensemble des mesures visant la sûreté portuaire, certaines d'entre elles peuvent avoir pour mission les objectifs suivants :

- ✓ *« Empêcher les personnes d'accéder au port sauf motifs légitimes et empêcher ceux qui ont des motifs légitimes se trouvant dans le port d'avoir illégalement accès à des navires ou zones réglementées avec intention de commettre des actes illégaux ;*
- ✓ *Empêcher l'introduction d'armes, de substances ou de dispositifs dangereux non autorisés dans le port ou à bord de navires dans le port ;*
- ✓ *Empêcher toute blessure ou tout décès, ou tout dommage au port, aux installations portuaires, aux bâtiments ou à l'infrastructure portuaire causés par des explosifs ou autres dispositifs ;*
- ✓ *Empêcher quiconque de toucher de façon illicite aux marchandises, aux matériel essentiel, aux conteneurs, aux réseaux de services publics, aux systèmes de protection, aux procédures et aux systèmes de communication concernant le port ;*
- ✓ *Etc. »* (OMI-OIT, 2003).

Les ports du golfe de Guinée sont aussi particulièrement vulnérables sur le fait de ne pouvoir assurer la sûreté des personnes, des navires, des marchandises et des installations relevant du domaine portuaire réglementé. Une présence permanente de l'inconnu dans les zones réglementées et stratégiques est à déplorer. Or, l'objectif de la sûreté est d'empêcher tout individu externe ou interne à la structure de commettre un acte malveillant contre une autre personne, une cargaison, un navire, des installations et de l'information stratégique. Autrement dit, l'absence d'une mise en œuvre d'un contrôle d'accès et de circulation au sein des domaines portuaires du golfe de Guinée fait défaut. Un des phénomènes qui illustrent cette insécurité est bien la présence permanente des commerçants (informels) et d'autres individus dans des zones réglementées.

Malgré l'élaboration de certaines conditions d'accès, on constate toujours un nombre incalculable de personnes non identifiées qui circule à l'intérieur du port sans être inquiété par des mesures de surveillance et de contrôle. En réalité, toutes les identités de ces individus ne sont pas maîtrisées par les autorités et cela pour de nombreuses raisons, mais aucune d'entre elles ne peut justifier la présence de ces foules denses qui bafouent les mesures liées à la sûreté. Cette présence permanente de l'inconnu en zone réglementée constitue une vulnérabilité constante de la sûreté portuaire et elle se traduit inéluctablement par des cas de vol, d'introduction d'armes ou de substances dangereuses, de trafics illicites et activités criminelles, de l'endommagement des installations portuaires, etc. Aussi, malgré l'évolution de l'outil qu'est le conteneur, les procédures de fermeture sous scellé de cette boîte ne garantissent pas totalement la sûreté des marchandises dans les ports africains. Dans ces ports, la fiabilité de la sûreté du conteneur est relative, car elle est parfois mise en péril par des acteurs internes (personnel portuaire) qui se livrent eux-mêmes à ces actes non conformes. De nombreux cas d'étude illustrant cette réalité sont traités par Guy Merlot MADOUNGOU (2009) lorsqu'il évoque le problème des vendeurs à la sauvette et les resquilleurs, ou encore celui du vol de pièces détachées sur les véhicules d'occasion dans certains ports de la COA. Ainsi, sans risque de se tromper, l'univers de la corruption et du manque cruel de moyens fragilisent encore un peu plus la sûreté des domaines portuaires du golfe de Guinée.

II.3.2- La sûreté hors du domaine portuaire : abords immédiats et corridors

La responsabilité de l'État sur la sûreté portuaire ne devrait pas seulement s'inscrire dans l'enceinte du territoire portuaire matérialisé par la grande clôture, mais également autour de celle-ci et même encore bien au-delà à travers les différents corridors empruntés pour le transport de marchandises. Ainsi, qu'en est-il alors de la sûreté aux abords immédiats des ports et sur les corridors d'évacuation des marchandises dans la région ?

II.3.2.1. La sûreté dans les abords immédiats du domaine portuaire

S'il est vrai qu'il existe une insécurité dans les ports du golfe de Guinée, il n'en demeure pas moins que l'environnement immédiat des sites portuaires présente dans la plupart des cas une configuration propice aux installations anarchiques des populations et à l'implantation d'autres petites activités informelles. Il semble de toute évidence que les autorités des ports du golfe de Guinée éprouvent bien du mal à assurer la sûreté dans le domaine réglementée, mais bien plus encore celle qui relève de l'espace immédiat au-delà de la grande clôture. Il n'est donc pas étonnant de rencontrer des constructions de fortune dans une proximité avec le mûr de la grande clôture.

De nombreux ports de la région se trouvent à l'intérieur des centres urbains, ce qui entraîne l'engorgement des villes et des ports eux-mêmes. C'est le cas de certains vieux ports comme celui de Lagos-Apapa (Nigéria) qui se trouve à l'intérieur de la zone urbaine, rendant sa viabilité difficile. Cette situation d'engorgement n'est pas sans conséquence sur la capacité portuaire mais aussi sur les besoins de planification des mesures de sûreté à l'intérieur et aux abords immédiats du domaine portuaire. En effet, dans l'idée d'une sanctuarisation du domaine portuaire, il devient capital pour les autorités de stratifier à travers des mesures de sûreté le parcours des zones donnant accès à l'intérieur de la grande clôture sans pour autant l'alourdir de procédures inutiles. Les abords immédiats du domaine portuaire feraient partie du premier maillon de cette stratification sécuritaire car ils seraient un véritable trait d'union contrôlé et maîtrisé entre le site portuaire originel et le centre urbain. Il est donc important que

les autorités jettent le plus loin possible leur regard sécuritaire en y incluant les abords immédiats de la grande clôture parce que dans de nombreux ports de la région cette zone n'est pas sécurisée. Parfois, ce monde informel immédiat devient presque indispensable à la communauté portuaire (lieu d'escale, restauration, commercialisation, etc.) comme nous avons pu le constater au « marché cailloux » qui jouxte le PAA. Des espaces parallèles dont la cohabitation devient indispensable l'une pour l'autre avec des conséquences affirmées sur les atteintes à la sûreté portuaires. La proximité de ces espaces *no man's landisés* avec le domaine portuaire n'est pas sans risque de prolifération de l'insécurité. Les vols et autres faits délictueux constatés en zone réglementée sont directement dilués dans ces milieux délaissés par les services de la sécurité urbaine mais aussi par les autorités portuaires. Une véritable structuration de l'économie informelle où chacun semble trouver son compte.

II.3.2.2. Le corridor : la sûreté du symbole de la mutation du « territoire portuaire »

Le triptyque d'André VIGARIÉ (1979) qui associe l'*avant-pays marin* (les connexions maritimes), l'*arrière-pays marin* (les dessertes terrestres et l'aire de distribution) et le *port* (zone de transition entre les deux) reste toujours d'actualité lorsqu'on tente d'apprécier non seulement le *continuum* terre-mer par la relation ville-port, mais également pour ce qui est du couple *« réseau-territoire »* dans le transport maritime et le rayonnement portuaire. Effectivement, *« Toute pratique spatiale induite par un système d'actions ou de comportements, même embryonnaire, se traduit par une « production territoriale » qui fait intervenir maillage, nœud et réseau. Il est intéressant de relever à cet égard qu'aucune société, si élémentaire soit-elle, n'échappe à la nécessité d'organiser le champ opératoire de son action»*, nous dit Claude RAFFESTIN (1980).

Créés dans le besoin d'acheminement des marchandises dans les pays enclavés, les corridors sont l'image d'une forme d'extension du « *territoire portuaire* » par les réseaux de communication qui maintiennent la relation entre l'espace portuaire originel situé sur le littoral et les zones de desserte qui constituent l'*hinterland*. De par la nature de ses opérations (port d'éclatement et services de collecte et de distribution) et du choix modal (les différentes liaisons de transport), les autorités portuaires sont donc invitées à pratiquer la sûreté bien au-delà de la grande clôture en considérant sérieusement le problème de la sûreté de ces couloirs. L'accès aux ports ou l'évacuation des marchandises se fait à partir de ces couloirs de transport terrestre qui généralement sont peu structurés et exigent une meilleure planification conjointe entre les différents acteurs urbains et portuaires.

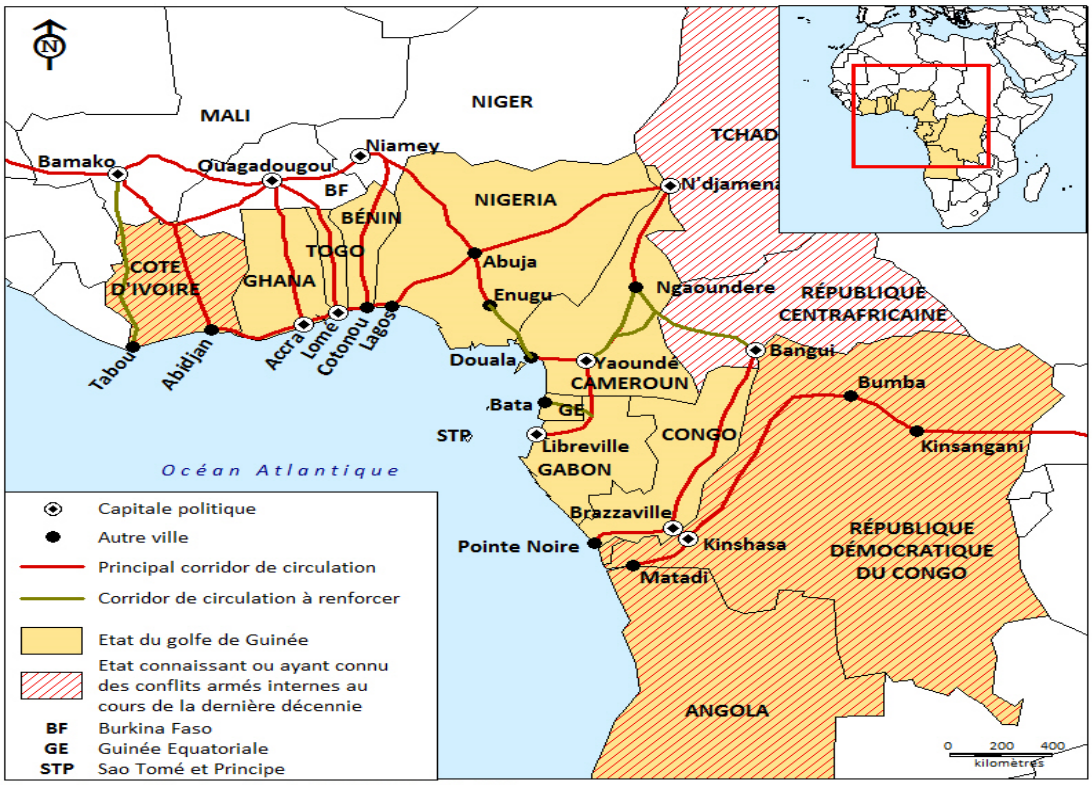
Dans le golfe de Guinée, il existe de nombreux corridors de transport et de transit qui connaissent certaines difficultés inhérentes à l'absence d'institutions capables de coordonner les interventions et lever les obstacles qui entravent le mouvement des personnes et des marchandises (**Carte 7**). Ces ensembles de routes reliant parfois plusieurs centres économiques, pays et ports sont devenus des enjeux économico-stratégiques pour les pays enclavés mais aussi pour les États côtiers qui souhaitent subtilement étendre leur sphère d'influence. Aujourd'hui, la gestion (sûreté et modalité de fonctionnement) des corridors devient une problématique qui ne relève plus seulement des acteurs terrestres, mais plutôt d'une synergie qui doit se conjuguer avec toutes les parties prenantes appartenant au secteur public ou du privé, du domaine terrestre ou aérien et aussi du transport maritime.

Les ententes et accords conclus entre les États voisins restent les formes les plus courantes de gestion des corridors. Cependant, leur violation constitue la première forme de production de l'insécurité. En effet, sous une forme quelque peu formelle, les États également

ne sont pas à exclure dans cette production de l'insécurité sur les corridors. En réalité, de nombreux États de la région ne respectent pas les accords communautaires et internationaux pour ce qui est du transport en transit sur les corridors en Afrique subsaharienne. Ils font une prise d'otage de ces règles dans leurs territoires nationaux car *« les corridors de transport et de transit sont gangrénés par des contrôles administratifs et prélèvements souvent illicites de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (PDG) et/ou opérationnels, excessifs, successifs, redondants et onéreux »* (N'GUESSAN N'GUESSAN, 2003). Ces pratiques qui augmentent les coûts en argent et en temps peuvent avoir des conséquences directes sur l'économie portuaire. Une économie portuaire qui a déjà assez de mal à supporter le financement des nouvelles exigences pour la sûreté avec le code ISPS. Mais ces acteurs formels ne sont pas les seuls à produire cette insécurité.

En effet, l'influence des belligérants sur les corridors lors d'une crise armée n'est plus à démontrer. Certains acteurs des conflits intra-régionaux et intra-nationaux profitent de la rente de situation que procurent le passage de ces corridors, ils n'hésitent donc pas à instaurer des barrières douanières illicites pour racketter les chauffeurs de camions. L'argent et le matériel de ces opérations illicites sur les véhicules de transport (surtout des camions) serviront à nourrir leurs « efforts de guerre » et peut être même plus loin, entretenir des ambitions de sécessionisme de territoire. Dans d'autres cas, cela peut même affecter la réorganisation d'une partie de l'économie sous-régionale. La situation qui a prévalu en Côte d'Ivoire dès la guerre civile de 2002 est assez édifiante à ce sujet.

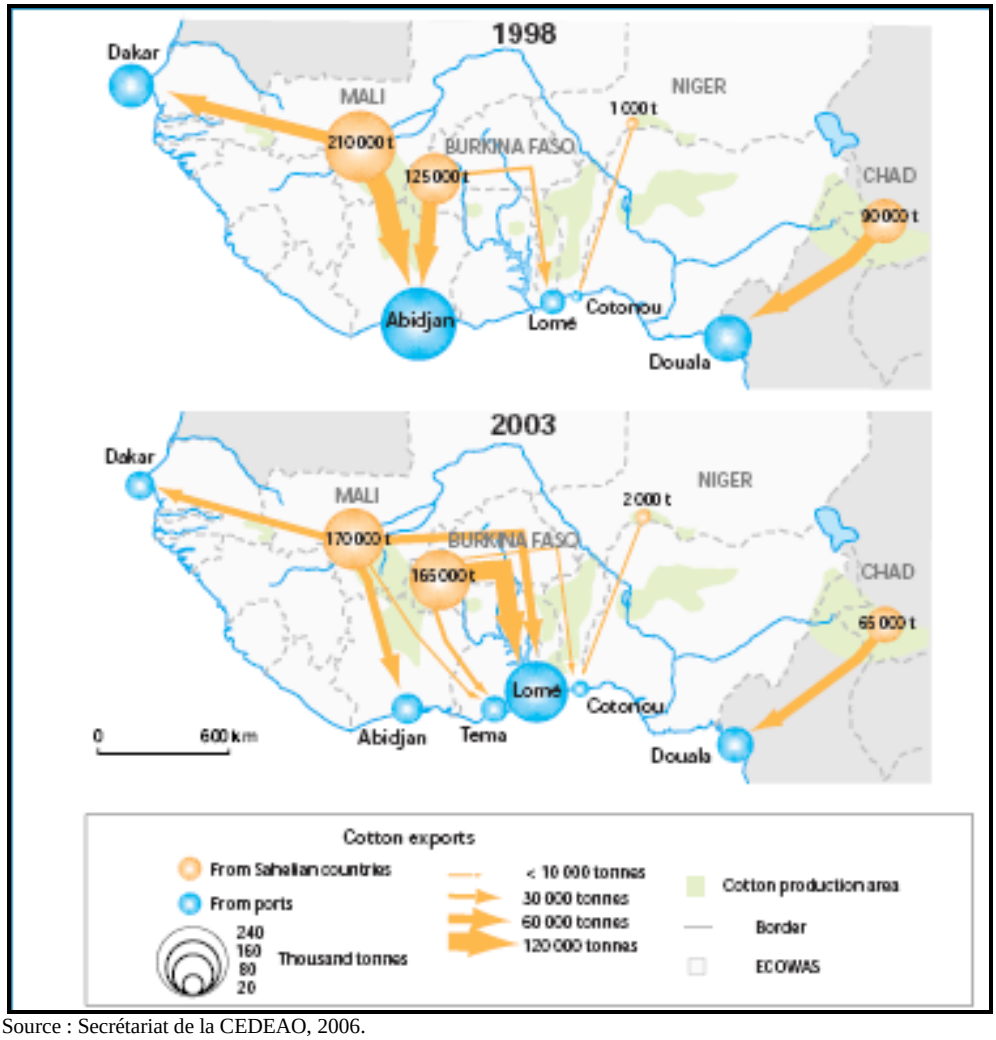
Carte 7 : Les principaux corridors routiers du golfe de Guinée



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011

Sources : *N'GUESSAN N'GUESSAN, 2003, La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne, Document de la Banque Mondiale et de la Commission Economique pour l'Afrique, doc de travail SSATP n°3F ; Y. ADZIGBEY, C. KUNAKA, T. NAHUSENAY MITIKU, 2007, Mécanismes institutionnels de gestion des corridors en Afrique subsaharienne, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, doc de travail SSATP n°86F*

Nous savons que *« La compétitivité d'un port ne dépend pas seulement de son infrastructure et de ses services. Elle est également fonction de la qualité et de la fluidité des réseaux de transport terrestre qui le desservent (très souvent les routes internationales de la région). Les bénéficiaires de cette concurrence commerciale émergeante seront les pays qui ont, à la fois, des ports efficaces, un bon réseau sans barrages, un réseau de chemin de fer opérationnel et des postes frontaliers avec le moins de formalités administratives possibles »* (HARDING *et al.*, 2007), mais aussi ceux qui sont capables de garantir la sécurité et la sûreté des couloirs de transport. Ainsi, *« (…) la concurrence entre les couloirs de transport pourrait être le mécanisme déclencheur permettant de se débarrasser de nombreux barrages routiers et autres obstacles à la fluidité des mouvements de biens et de personnes »* (HARDING *et al.*, 2007). L'impact de la crise ivoirienne sur le rôle grandissant des ports du Ghana, Bénin, mieux encore, celui de Lomé au Togo en est une parfaite illustration (**Figure 8**).



Source : Secrétariat de la CEDEAO, 2006.

Figure 8 : Impact de la crise ivoirienne sur le rôle grandissant du port de Lomé

Certes, aucun des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest n'est exclusivement desservi par un seul couloir commercial, mais depuis 2002 avec les débuts de la crise ivoirienne qui ne pouvait plus garantir la sûreté du PAA et de ses couloirs de transport vers ou

venant des pays enclavés, il y a eu dans la sous-région une redistribution du trafic. Le port de Lomé a particulièrement bénéficié de ces détournements (surtout le trafic en provenance du Burkina Faso et du Mali) car il présentait un espace de transit plus sécurisé malgré les coûts supplémentaires que cela pouvait occasionner. Dans une logique de concurrence où les grands ports côtiers sous-régionaux cherchent inlassablement à fidéliser les chargeurs des trois grands pays enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger), la guerre civile ivoirienne qui a coupé le pays en deux a entraîné un détournement du trafic aux dépens d'Abidjan pour d'autres destinations immédiates qui jusque là connaissaient un rayonnement moins important (Cotonou, Lomé et Téma). Dans la partie nord du pays, les couloirs de transport étaient pris en otage par les « forces rebelles » qui contrôlaient le trafic provenant des États frontaliers pour le port d'Abidjan, et de l'autre sens, ils ne permettaient pas une évacuation des marchandises provenant du port qui étaient destinées à ces pays enclavés.

L'ensemble des autorités portuaires du golfe de Guinée est donc invité à relever un double défi qui est non seulement celui d'harmoniser les procédures et la documentation utilisée dans les opérations de transit, mais aussi de participer activement à la sûreté dans les principaux corridors d'échange entre les ports et les pays sans littoral. Ils doivent mieux défendre les négociations sur les taxes et les procédures de contrôle que fixent les gouvernements dans les accords régionaux et internationaux sur le transport en transit, et à pousser le regard du défi sécuritaire bien au-delà de la simple clôture du site portuaire mais également à travers les artères de communication qui illustre depuis fort longtemps le nouveau *« territoire portuaire »* dans sa considération d'influence la plus large.

Pour conclure sur ce chapitre des atteintes à la sûreté maritime, il faut souligner que nous avons rappelé l'état des lieux des différentes menaces à travers trois groupes que nous estimions assez représentatifs de la situation du golfe de Guinée. Sans ordre apparent, il s'agissait d'abord des difficultés sur les mutations de la pêche illégale et des trafics illicites dans les questions de trafics des migrations clandestines doublées de trafics humains, de déchets dangereux, d'armes et de stupéfiants. Ensuite, sur la criminalité maritime avec la piraterie et/ou le terrorisme maritime. En effet, avec ces nouvelles menaces asymétriques, le monde maritime n'est plus à l'abri de possibles actes malveillants. Au contraire, il est même pressenti comme la nouvelle cible car les caractéristiques évolutives qui ont longtemps justifié de sa modernisation l'ont également rendu vulnérable (réduction du nombre d'équipage, gigantisme des navires, *melting pot* du personnel portuaire ou du navire, etc.).

D'où la nécessité d'évoquer par la même occasion les éléments de la sûreté d'un espace aussi capital que le port, mais aussi ses voies de communication et de transport que sont les corridors. Il devient donc urgent pour les autorités portuaires régionales, au regard de l'exemple ivoirien de reconsidérer le regard sécuritaire sur les espaces portuaires en y retenant les logiques globales du territoire d'influence du transport maritime et de l'espace portuaire. Par cette question de la sûreté, la nature du territoire d'influence de l'espace portuaire et du transport maritime est à reconsidérer.

CONCLUSION DE LA PARTIE I

Dresser un état des lieux des aspects qui illustrent la vulnérabilité maritime dans le golfe de Guinée était l'objectif de cette première partie. Une réalité complexe et multiforme que se sont empressés de traduire les quelques aspects soulevés par ces deux chapitres sur les atteintes à la sécurité et à la sûreté maritime régionale.

Le premier chapitre rappelle cette triste réalité à travers le diagnostic posé sur l'état de la sécurité de la navigation avec des conditions naturelles qui peuvent avoir une influence sur le risque d'accident maritime. Le constat d'une non fiabilité des aides à la navigation et d'une autopsie accablante des mesures de protection pour la sécurité des biens, des navires et des personnes à bord scellent définitivement l'espoir de percevoir un sursaut d'orgueil de la part des acteurs de la mer. Dans une région pourvue de ressources en pétrole offshore et où l'activité d'exploration et d'exploitation est intensifiée au fil des années, le fait de ne pas figurer sur la liste des grandes marées noires de l'histoire maritime relève presque d'un miracle qui, en dépit de tout, ne doit pas faire oublier ou négliger les nombreux cas de « pollution silencieuse » par les hydrocarbures. La capacité de résilience des États est trop faible, voire parfois inexistante face aux atteintes de ces pollutions sur l'environnement et les populations. Une situation qui ne s'arrange pas avec l'impact considérable des pollutions d'origine tellurique et l'important phénomène de l'abandon des épaves de navires dans les ports et sur les plages. Un état des lieux chaotique sur la sécurité que n'a pas manqué de conforter la situation sur la sûreté.

C'était là la mission du second chapitre sur les atteintes à la sûreté maritime où la question sur la pêche illégale et les trafics illicites a été abordé avant celle qui retient toutes les attentions de l'heure, le phénomène de la piraterie et du vol à main armée dans le golfe de Guinée. Si nous avons démontré des menaces liées aux nouvelles formes de la pêche illégale, aux préoccupations portant sur des phénomènes tels que les migrations maritimes clandestines, les trafics humains, de déchets dangereux, d'armes et de stupéfiants ; la criminalité maritime reste avant tout une expansion des problèmes socio-politiques et économiques. Malgré les difficultés à définir réellement celle du golfe de Guinée, la piraterie reste une menace réelle pour les économies de la mer. Et, même si l'on ne peut encore en dire autant pour le terrorisme maritime, l'avènement ces dernières années de la menace du groupe islamiste Boko Haram au nord du Nigéria ou encore celle des éventuelles ramifications de l'AQMI est à considérer avec une grande attention en guise de principe de précaution. C'est dans cette même logique de diagnostic que la sûreté des espaces portuaires régionaux et des corridors de communication livre des failles inquiétantes.

Ainsi, le constat général d'une vulnérabilité maritime régional ne fait l'ombre d'aucun doute dans cette première partie. Les aspects évoqués à charge de ce diagnostic sont édifiants sur les conditions d'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Il convient dès lors de s'interroger sur les réactions des acteurs maritimes face à un tel état. C'est l'objectif de la deuxième partie.

PARTIE II

ÉVALUATION DU DROIT DE RÉPONSE DES ÉTATS PAR LA TERRITORIALISATION, LE CONTRÔLE INSTITUTIONNEL ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

L'évaluation consiste à rechercher si les moyens mis en œuvre permettent de produire les effets attendus d'une politique ou d'atteindre les objectifs qui lui sont assignés. Autrement dit, c'est un jugement de valeur qui a pour objet de faire apprécier certains critères permettant de rendre compte d'une situation ou d'un fait qu'on souhaite éclairer pour aider une décision. Dans ce cas de figure, les critères retenus peuvent être nombreux, variés et complexes selon l'échelle de considération. Ainsi, sans prétendre relater tous les faits existants, c'est cette mise en projection qui sera portée sur l'État et d'autres acteurs dans la territorialisation des espaces et des activités maritimes, le contrôle des institutions nationales et régionales, mais en matière de protection de l'environnement marin. Ces secteurs sont indispensables pour cerner les rapports organisés, structurés et théoriques entre les États et la mer. La territorialisation étant une des premières formes d'affirmation de la souveraineté des États dans les « espaces bleus » et les activités liées, il est logique d'apprécier la continuité de cette volonté au travers du décryptage que peuvent livrer les réponses sur le fonctionnement des institutions dans le contrôle de la sécurisation et sur le plan spatial avec la protection de l'environnement marin.

Ces facteurs sont censés être incarnés par des politiques, c'est-à-dire par une pensée ou un ensemble de réflexions cohérentes visant un objectif précis et dont la mise en place se fait de manière méthodique par les acteurs impliqués. Très peu de mesures maritimes en général et sécuritaires en particulier correspondent réellement à ce qu'on pourrait réellement qualifier de politique dans le golfe de Guinée. Il s'agit le plus souvent d'ébauche de pensée ou de mesures disparates dont la conception et la mise en œuvre des actions laisse entrevoir des efforts de cohérence sur les objectifs et les moyens. Leur efficacité mérite d'être évaluée en rapport de conformité aux objectifs assignés et sur les conséquences de la politique.

Dans les lignes qui vont suivre, il ne sera pas question d'établir une méthode d'analyse pour les trois chapitres ou une grille de lecture sous forme d'une matrice pour évaluer les fondements de la vulnérabilité maritime à travers ce que l'on peut qualifier abusivement de « politiques maritimes sécuritaires », mais plutôt d'une analyse contextuelle, à différents niveaux, sur des indicateurs déterminants pouvant éclairer le débat sur le diagnostic établi dans la première partie.

CHAPITRE III

LA TERRITORIALISATION IMPARFAITE DES ESPACES ET DES ACTIVITES MARITIMES RÉGIONAUX

Il est presque ordinaire de dire aujourd'hui que l'essentiel des échanges entre les États se fait par voie maritime et que la mer intervient très fréquemment dans les interrelations du monde contemporain. Pourtant, *« la forte maritimisation conduit à envisager une cogestion, un aménagement des espaces marins qui pourraient diminuer d'autant la liberté d'action des États »* nous dit André VIGARIÉ (2005), et par la même, accroître les tensions qui pourraient en découler concernant l'appropriation du territoire et des activités associées.

Le concept de territorialisation est adapté aux espaces maritimes car il évoque l'action de délimiter en donnant au milieu un statut d'appartenance, une forme d'identification et d'appropriation. Il renvoie à l'espace statique, immobile avec des contours déterminés. Cependant, pour les activités maritimes, nous comptons l'utiliser pour faire référence non seulement à des activités localisables géographiquement avec une certaine forme de « nationalisation » de ces dernières. Territorialiser une activité reviendrait alors à lui octroyer une certaine identité d'appartenance géographique à un territoire qui sous-tend par la même occasion une forme de nationalisation en estimant que sa maîtrise pourrait éventuellement être du ressort des habitants de l'État côtier, ou du moins en grande partie.

Dans ce chapitre, il est question de montrer comment à travers la réponse des États sur la territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes contribue à l'insécurité régionale en maintenant une forme de vulnérabilité maritime. Pour ce faire, nous essayerons d'établir un lien entre la sécurisation et la territorialisation des espaces et des activités en faisant ressortir le caractère de la polémologie en rapport avec la territorialisation (**Section 1**) avant de déboucher sur les difficultés des États à « penser la mer et ses enjeux » du point de vue de la territorialité (**Section 2**).

Section 1 : La sécurisation par la territorialisation des espaces et des activités maritimes

De par la juridiction des espaces maritimes et des activités associées, les États et d'autres acteurs sont assignés à des droits et obligations sur la sécurisation. Au fil des époques, l'enjeu grandissant des mers et des activités maritimes n'a pas fait taire toutes les revendications et craintes qu'on pensait résolues au lendemain de la CMB et bien d'autres conventions internationales. Nous allons tenter de comprendre l'évolution générale de cette juridiction des espaces et des activités et voir comment les États se l'approprient par la connexion entre sécurisation et territorialisation.

III.1.1- Aperçu de la juridiction internationale des espaces et des activités maritimes

Face aux multiples enjeux des espaces maritimes et de leurs activités, la CMB et bien d'autres textes réglementaires confèrent aux États et aux acteurs du monde marin des droits et des obligations pour tenter de territorialiser les espaces et gérer les différentes activités maritimes.

III.1.1.1. Quelques aspects du droit de la mer …

Jadis cantonnés aux limites de la mer territoriale, à la portée du boulet de canon (3 milles marins), et régulés par des doctrines antagonistes du XVII^{e} siècle portées d'un côté par le juriste hollandais Hugo de GROOT, dit *Grotius,* sur la liberté des mers (*Mare liberum*), et de l'autre par le britannique John SELDEN sur la privatisaton des mers (*Mare clausum*), ces espaces ont depuis l'Antiquité aiguisé des convoitises. Á l'aube du XVII^{e} siècle marqué par la création des empires coloniaux, débuta une nouvelle ère d'appropriation des espaces maritimes. De cette course naîtront des tentatives juridiques de régulation du milieu et des ressources comme en témoignent les initiatives de la Société des Nations (SDN) depuis 1930. Des initiatives qui aboutiront en 1958 à la convention de Genève sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour donner lieu à quatre conventions sur le droit de la mer qui portaient sur les limites de la mer territoriale et la zone contiguë, la haute mer, le plateau continental, la pêche et la conservation des ressources biologiques. Mais les progrès techniques de l'exploration et de l'exploitation des ressources marines et les enjeux stratégiques entraîneront une multiplication des revendications par les jeunes États indépendants et d'autres pays en développement qui, organisés au sein du groupe dit *des 77*, jugeaient certaines règles de Genève défavorables à leur souveraineté (OGOULAT, 2000). Un mouvement de contestation qui entraîna de longues tractations durant neuf ans (de 1973 à 1982), jalonnant ainsi les efforts qui avaient conduit à la tenue de la troisième conférence sur le droit de la mer convoquée par l'ONU et qui ont abouti à la signature de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque)[105].

Ce « Yalta de la mer », loin d'être irréprochable et de faire l'unanimité a quand même conduit à repenser le droit de la mer en permettant de définir les modes d'usages des différentes zones de l'espace maritime, y compris le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines (plateau continental). Et, sur la base d'une dissolution progressive de la souveraineté au fur et à mesure qu'on s'éloigne du rivage vers la haute mer, trois régimes juridiques encadrent les espaces maritimes (**Figure 9**). D'abord, les espaces dits de *souveraineté* (eaux intérieures et mer territoriale) qui appartiennent à l'État côtier et où la souveraineté est presque totale ou similaire à celle du territoire terrestre[106]. Ensuite, les espaces dits de *juridiction* (zone contiguë, ZEE et plateau continental) où les droits souverains et la juridiction sont précisés sur certains aspects uniquement. Et enfin, les espaces internationaux (haute mer et zone internationale des fonds marins) qui, comme leur nom l'indique, n'obéissent à aucune juridiction des États côtiers si ce n'est celle de l'État dont le navire bat le pavillon. Malgré une présentation générale de ces zones maritimes, seuls, les espaces concernés par les deux premiers régimes retiennent plus particulièrement notre attention.

[105] Son entrée en vigueur n'intervient qu'en novembre 1994 après un amendement en profondeur des dispositions les plus contestées par les pays industrialisés par l'accord du 29 juillet 1994.

[106] Parce qu'elle n'ignore pas la notion de « droit de passage inoffensif » en mer territoriale selon l'article 17 de la CMB.

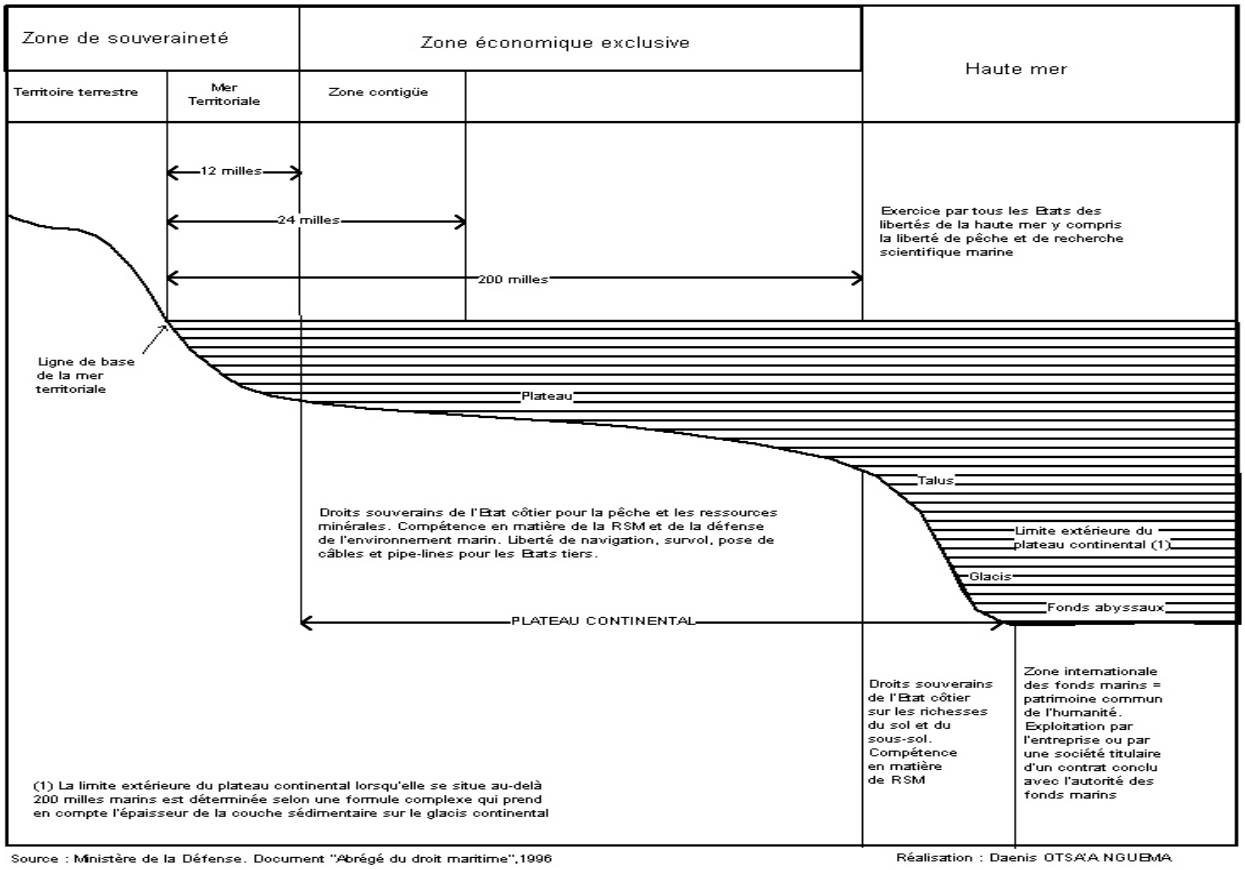


Figure 9 : Les zones maritimes selon la CMB

D'une largeur ne pouvant dépasser 12 milles marins mesurés à partir de la ligne de base, la mer territoriale est cette zone maritime où l'État côtier prolonge sa souveraineté exclusive sur la colonne d'eau, les ressources, l'espace aérien ainsi qu'au fond de cette mer et son sous-sol. Avant d'atteindre la ZEE, il existe une zone tampon d'une largeur maximale de 12 milles marin également à partir de la limite extérieure de la mer territoriale, soit jusqu'à 24 milles marins partant de la ligne de base. Elle est appelée la zone contiguë. L'État côtier ne dispose que de quelques compétences finalisées. Il peut exercer des contrôles douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration pour prévenir et réprimer les infractions aux règlements en vigueur sur son territoire national et dans sa mer territoriale (article 33 de la CMB). Quant à la ZEE, terme consacré au lendemain de la CMB, elle est d'une largeur maximale de 200 milles marins au-delà de la ligne de base et où l'État côtier a certains droits souverains ainsi qu'une juridiction « exclusive » précisée. Ainsi, selon l'article 56 de la CMB, *« dans la ZEE, l'État côtier a :*

- ✓ *des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;*

- ✓ *des compétences de juridiction en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin ».*

Au-delà de la limite extérieure de la ZEE s'étend la haute mer. Une zone qui n'est pas soumise à la réglementation de l'État côtier et qui est ouverte à toutes les nations sans distinction. La juridiction repose sur une compétence personnelle fondée sur la nationalité du navire et où les États côtiers disposent du droit de poursuite en haute mer lorsque l'action a commencé dans une zone relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État poursuivant. Elle représente environ 64% de la surface des océans. En revanche, la zone internationale des fonds marins, encore appelée la « Zone » est comme son nom l'indique constituée des espaces des fonds marins situés au-delà de la juridiction nationale des États (ORTOLLAND, 2008). C'est une zone aux enjeux certains (ressources des fonds marins) mais qui échappe à toute appropriation nationale car elle constitue un patrimoine commun de l'humanité et elle est gérée par l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM) dont le siège se trouve à Kingston en Jamaïque. Si jusqu'à présent, les ressources de la Zone ne font encore l'objet d'aucune exploitation, l'AIFM délivre au moins à certains États aux technologies avancées des permis d'exploration situés dans la zone dite *« Clarion-Clipperton Zone »* dans l'océan Pacifique.

Pour ce qui est de la délimitation des espaces maritimes, la CMB ne prescrit aucun principe quant aux méthodes susceptibles d'être employées, considérant ainsi que chaque cas est unique et que seules les spécificités du contexte (surtout géographique) peuvent dicter la ou les méthodes adaptées. Cependant, il faut reconnaître que trois cas de figures selon la configuration géographique orientent les principales méthodes de délimitation. Il s'agit de la situation entre deux États où les côtes sont adjacentes, de celle où elles se font face, et enfin, de celle des États archipels dont la mesure des eaux archipélagiques sur le tracé des lignes de base reste délicat (BLAKE, 1987 cité par KAMGA, 2006). Des situations qui peuvent être réglées par des procédés conventionnels tels que la méthode de l'équidistance (ou la ligne médiane) qui est la plus connue, celle de la perpendiculaire à la direction générale de la côte, l'utilisation des méridiens et des parallèles, la méthode du corridor, le cas spécial des îles, etc. Des méthodes qui au fil du temps et avec l'évolution de la jurisprudence des différends maritimes ont progressivement intégrées en complément des facteurs géométriques et géomorphologiques de nombreux caractères circonstanciels comme en témoignent les règles « équidistance/circonstances spéciales » et « principes équitables/circonstances pertinentes ». Pour les délimitations de la mer territoriale et même bien au-delà, ces règles humanisent le caractère géométrique de la notion d'équidistance (ou d'autres procédés) en la rendant équitable dans certaines circonstances. C'est-à-dire en autorisant des possibilités d'ajustement ou de changement de méthode du tracé établi sur la base de la méthode de l'équidistance en tenant compte d'autres circonstances spéciales ou pertinentes liées à des facteurs historiques, économiques, politiques, etc.

Dans ces espaces, les États sont censés délimiter leur territoire en y établissant des frontières, en précisant les limites des zones maritimes et en y assurant la sécurisation des activités par la complémentarité des mesures juridiques qui, depuis des années sont éditées dans des conventions internationales.

III.1.1.2. … et du droit maritime sur la sécurisation

Depuis plus de trente ans, de nombreuses conventions ont été signées pour réglementer l'utilisation des mers et des océans par la maîtrise des différentes activités associées à ces espaces. Comprendre l'édification des règles juridiques, voire de concepts nouveaux, c'est avoir les moyens d'apprécier cette « rupture dans la continuité » offerte par l'histoire de la *« réglementation par les désastres »* (BOISSON, 1998) mais aussi celle qui justifie l'enjeu grandissant des activités qui transitent ou qui se développent en mer.

L'évolution des règles de la sécurisation maritime a été rythmée par des catastrophes et des relations conflictuelles depuis l'Antiquité avant de connaître un tournant décisif au XX^{e} et le XXI^{e} siècle avec l'intervention des États et des acteurs privés[107]. Une intervention qui fut marqué par la création, l'harmonisation et l'internationalisation des normes de la navigation maritime avec l'aide des conférences maritimes internationales et l'adoption des conventions et autres protocoles.

La série de catastrophes de navires à passagers ou de pollutions a justifié la frénésie des réglementations et la création d'organes internationaux pour la sécurité du transport maritime, des gens de mer et de la protection de l'environnement contre toute forme de pollution comme le démontre le **graphique 3** ci-dessous. Sans prétendre toutes les citer, retenons quelques organismes internationaux et quelques conventions majeures qui ont marqué l'histoire de la sécurité et la sûreté maritimes mondiales. Il s'agit du rôle joué par des institutions telles que l'OMI et l'OIT avec par exemple le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, dit Convention COLREG (*Collision Regulations* 1972)[108], la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et de son protocole de 1978 (MARPOL 73/78)[109], la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74), la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, dite Convention STCW, et enfin la convention de 1976 sur la marine marchande (normes minima), encore appelée ILO 147[110] pour les normes minima à observer sur les navires marchands.

Dans l'édification des règles, le rôle des institutions maritimes internationales fut particulièrement important, et encore plus bien après 1946 comme on peut le constater dans les réactions de la Communauté internationale[111]. La création de l'OMI a marqué une rupture importante dans l'histoire maritime. De même, le rôle de l'OIT durant le XX^{e} siècle n'est pas à négliger. Cet organisme spécialisé de l'ONU va contribuer à faire évoluer la réglementation

[107] Dans le cadre des initiatives privées modernes, on peut par exemple citer le cas de certaines actions menées par des acteurs comme la *Lloyd's List* (qui deviendra en 1834 *Lloyd' Register*) dans le domaine de la création des sociétés de classification afin de rassurer les assureurs maritimes sur la qualité des navires et de leurs équipages. Autrement dit, s'assurer du cheminement sécurisé des marchandises à bon port. Ce qui prouve également que c'est la sécurité de la marchandise qui retenait le caractère sécuritaire bien avant de s'intéresser à l'homme et à l'environnement. Voir E. Le GENTIL, 2009, *op. cit*.

[108] Elle est entrée en vigueur en 1977.

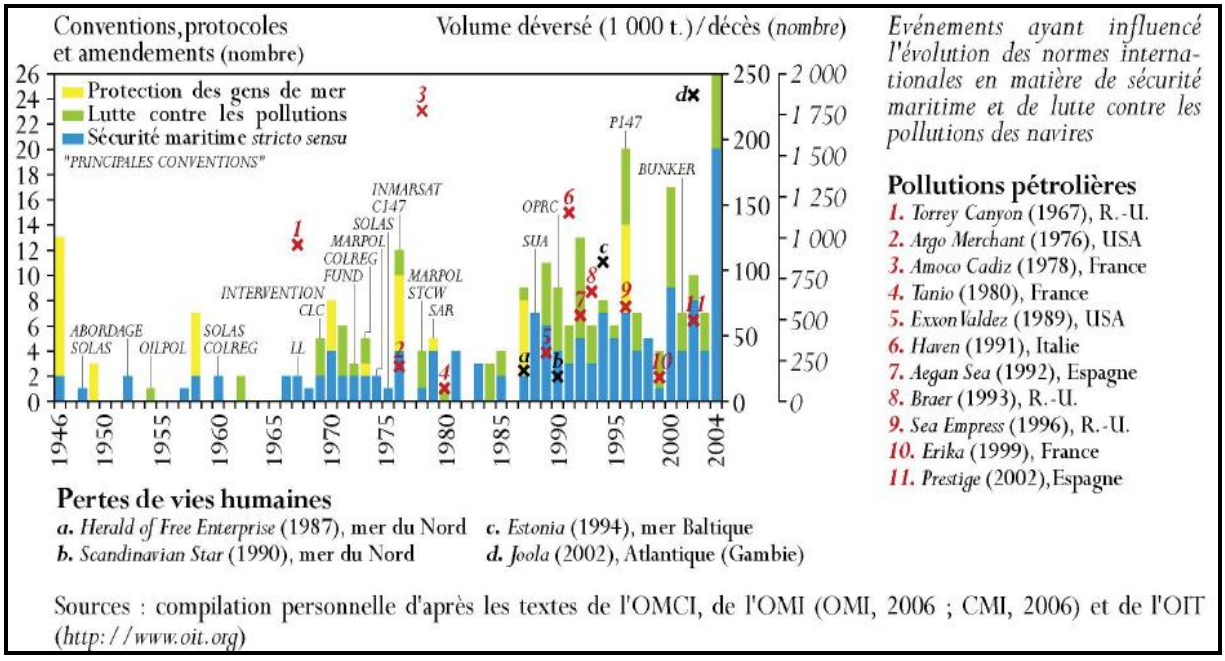
[109] Définition du sigle MARPOL: *MARine POLlution*.

[110] *The Merchant Shipping (Minimum standards) Convention, 1976*. Elle est entrée en vigueur le 28 novembre 1981.

[111] Signalons quand même qu'au XIX^{e} siècle, le rôle de la France et de l'Angleterre a été déterminant pour les réglementations à l'échelle européenne et même au niveau mondial. Voir G.M. MADOUNGOU NDJEUNDA, 2009, *op. cit*., pp. 47-51. et A.N. COCKROFT, 1981, Routing in The English Channel, in *The journal of navigation*, n^{o}34, Vol. 3, pp. 392-413.

maritime par ses nombreuses actions allant dans le sens de *« maîtriser les répercussions fâcheuses de la concurrence internationale sur les conditions de travail et de vie des salariés (...) »* (CHAUMETTE, 1999 cité par Le GENTIL, 2009). Des changements qui touchent des secteurs comme l'âge minimum du droit au travail, la formation des gens de mer, le contrat d'engagement, les obligations de l'armateur (assurance maladie ou d'accident), l'alimentation et le logement des équipages, etc.[112] jusqu'à l'adoption en 1976 de la Convention n°147 (ILO 147) qui regroupe toutes ces mesures minimales antérieures. L'OIT contribue à cet édifice réglementaire en élaborant la Convention du travail maritime en 2006 et bien d'autres mesures antérieures à celle-ci. Aujourd'hui, cet organisme est encore au devant de la scène maritime mondiale avec le besoin de faire avancer le débat sur l'élaboration d'une pièce d'identité des gens de mer, et cela depuis les lendemains des attaques terroristes des tours de New York en 2001.

Graphique 3 : Évolution de la réglementation internationale du transport maritime (1946-2004)



Source : E. Le GENTIL, 2009, *Pollution par les hydrocarbures en Manche et golfe de Gascogne. Risques et prévention entre 1960 et 2004*, thèse de doctorat, université de Bretagne occidentale, 307 p., p. 209.

Si la deuxième moitié du XIX^e^ siècle amorce l'intervention de l'État dans la réglementation du transport maritime international, le XX^e^ siècle voit la tenue de la première grande conférence maritime internationale à Washington du 16 au 30 novembre 1889 dans le cadre d'un congrès pour l'adoption du code de la mer comprenant les règles de feux, de signaux, de route, de barre et de procédures de détresse (MADOUNGOU NDJEUNDA, 2009). Ce fut alors les prémices de ce qui allait devenir par la suite le « code de la route » et le « permis de conduire » des marins et leur navire avec l'adoption des conventions COLREG et STCW. La convention COLREG définit les règles de route et les normes sur les feux et

[112] Pour avoir une idée plus détaillée des conventions et mesures réglementaires qui renvoient à ces différents aspects, se référer à la thèse de E. Le GENTIL, 2009, *op. cit.*, p. 205.

marques de signalisation et rend obligatoire le respect des Dispositifs de Séparation du Trafic (DST) et des Systèmes de Trafic Maritime (STM). Quant à la convention STCW, elle renforce les dispositifs de la convention COLREG dans le but de replacer l'être humain au centre des préoccupations par le travail, les conditions de vie et la formation des marins. Elle donne le contenu nécessaire des connaissances théoriques pour les équipages et les règles harmonieuses du travail à bord du navire ou à terre.

Le secteur environnemental n'est pas en reste dans cette frénésie réglementaire. La première convention destinée à réduire les rejets opérationnels des navires citernes intervient sous les auspices de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (OMCI, ancêtre de l'OMI) en 1954. Il s'agit de la convention OILPOL (*OIL POLlution*)[113]. Mais à la suite d'une série d'importants accidents de pétroliers depuis la fin des années 1960 et 1970 comme le démontre le graphique ci-dessus, l'OMI décide d'élaborer une convention plus stricte, plus consensuelle et plus générale afin de fédérer au mieux le maximum de nations et d'acteurs sur la conscience environnementale liée à la pollution par les hydrocarbures. Tous les navires (pétroliers et autres), toutes les circonstances de rejets (opérationnels et accidentels) et produits (produits chimiques, etc.) sont donc concernés par ladite convention qui sera signée en 1973 et adoptée en 1978, d'où le sigle MARPOL 73/78. Il faut tout de même signaler que les conventions OILPOL 54 et MARPOL 73/78 se ressemblent même si la seconde a une portée bien plus large et est très souvent préférée à la première dans les normes actuellement applicables. Dans cette même logique, il faut aussi mentionner les progrès réalisés sur la responsabilité des acteurs du transport maritime concernant l'indemnisation des victimes des pollutions par les hydrocarbures qui, de nos jours, reste très critiqués dans leur application comme nous l'avons mentionné dans la première partie. Le principe révolutionnaire du « pollueur-payeur »[114] transparait au travers de la convention de 1969 sur la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures, dite convention CLC et depuis 1971 avec les Fonds Internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la POLlution par les hydrocarbures (FIPOL). Ces conventions inséparables (CLC/FIPOL) sur la responsabilité et l'indemnisation reposent sur un système complexe à deux étages et avec des mesures que d'aucuns jugent insuffisantes ou qui méritent des réformes comme l'explique avec énergie Antoine VIALARD (2003)[115]. La CMB n'est pas en reste, car, elle définit en la matière les responsabilités de l'État du port et de l'État côtier et consacre dans sa partie 12 un chapitre sur la protection et la préservation de l'environnement marin.

Un autre secteur mérite une attention, celui des communications/télécommunications et la coordination internationale des opérations de sauvetage en mer. C'est l'objectif recherché

[113]En réalité, la première tentative d'élaboration d'un encadrement multilatérale pour réglementer les rejets opérationnels des navires est effectuée en 1926 lors de la Conférence de Washington. Cf. E. Le GENTIL, 2009, *idem*.

[114] Un principe qui a bien évolué car les nouvelles réglementations dans se domaine font non seulement état d'une responsabilité limitée du pollueur, mais également une responsabilité qui peut ne pas être avéré en cas de pollution. Cependant, l'indemnisation reste obligatoire. Le propriétaire du navire reste donc de *facto* responsable en cas de pollution avérée ou non. Voir les règles des conventions CLC/FIPOL.

[115] Sur cette polémique, il faut quand même rappeler que l'UE et les « Paquets Érika » ont été plus loin que les mesures de la convention CLC sur l'indemnisation des victimes de pollution par hydrocarbures. L'UE et certains pays avaient menacé de sortir du système mondial conventionnel si un troisième niveau de remboursement n'était pas créé. D'où la création du Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le fonds *COPE, Compensation on Oil Pollution in European waters found)*. Ce qui a également conduit la Communauté internationale à créer en mars 2005 un troisième niveau de remboursement dont les pétroliers ne voulaient pas et qui par la suite entraînera l'entrée en vigueur en 2006 de deux autres accords complémentaires à ce nouveau fonds, STOPIA et TOPIA.

par l'OMI dans la création de la convention de 1979 sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes, de l'Organisation internationale des télécommunications maritimes par satellites en 1976 (INMARSAT), de la mise en œuvre en 1999 du SMDSM, etc. Ce sont autant d'initiatives pour améliorer le secteur des communications dans la sécurité maritime (au sens large). Mais, la convention SOLAS reste certainement l'une des plus importantes du monde maritime.

Le naufrage du *Titanic* en 1912 au large du Cap Race marque un tournant décisif dans la réglementation du transport maritime pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. La catastrophe avait entraîné deux ans après la tenue à Londres de l'adoption des premières mesures techniques pour réduire les accidents en mer. Et depuis, cette Convention a subi de sérieuses modifications (ajouts et changements des chapitres et partie) jusqu'à la cinquième réunion de Londres en 1973 qui entraînera son adoption en 1974. Entretemps, elle inspira d'autres conventions et donna naissance dans les années 1930 à l'idée d'un *corpus* réglementaire dans le but de réduire les accidents maritimes en modifiant son chapitre IX dans les années 1990 pour ainsi créer le Code international de gestion de la sécurité, dit Code ISM (*International Safety Management*). D'ailleurs, ce ne fut pas la fin d'une série de modifications cette Convention capitale, car après les attentats du 11 septembre 2001 qui laissaient planer l'ombre de la vulnérabilité du secteur maritime, elle allait encore subir des modifications dans son chapitre XI.2 pour créer le Code ISPS en consacrant le terme de sûreté. Les deux codes confortent aujourd'hui l'emploi fréquent de deux termes distincts, complémentaires, parfois conflictuels dans la pratique et dont l'utilité de la bifurcation pour y percevoir une plus-value reste encore un débat d'actualité. Il s'agit de la sécurité et de la sûreté.

Le Code ISM, peu ou mal connu ces dernières années est pourtant entrée en vigueur le 1er juillet 2002 et concerne tous les navires d'un tonnage supérieur à 500 UMS[116]. Il formule des principes généraux sur la sécurité tant à terre (armateur, compagnie) qu'à bord des navires. Quant au Code ISPS, il apparait comme étant un *addendum* de la Convention SOLAS 74/78 qui a pour but d'établir un cadre international dans lequel les gouvernements contractants, les acteurs privés et/ou publics, locaux et/ou nationaux du secteur maritime et portuaire peuvent coopérer pour identifier et évaluer les menaces et la probabilité de leur survenance. Ceci dans le but de prendre des mesures préventives en amont ou curatives pour assurer la protection contre les incidents de sûreté pouvant toucher les navires et/ou IP qui participent au commerce international. En d'autres termes, ce qui peut toucher le domaine maritime dans son ensemble. Les changements apportés par ce nouvel instrument sont résumés dans l'**annexe 1**.

Il faut tout de même signaler que si les attaques du 11 septembre 2001 ont influencé de manière décisive les mesures sur la sûreté du milieu maritime par les modifications du chapitre XI.2 de la Convention SOLAS et la création du Code ISPS, elles ne sont pas pour autant les seules initiatives marquantes en la matière. D'autres, plus unilatérales, ont également fait leur apparition. Il s'agit des initiatives américaines dont le CSI ou encore la Loi 2002 sur la sûreté des transports maritimes aux États-Unis (*the American Maritime Transportation Security Act of 2002*)[117], la notification d'arrivée aux États-Unis 96 heures à

[116] UMS : Système Universel de Mesure ou *Universal Measurement System*.

[117] Elle vise principalement à transposer en droit américain les modifications en matière de sûreté de la Convention SOLAS et le Code ISPS.

l'avance qui fait quadrupler le délai de préavis qui existait auparavant de 24 heures[118]. Il y a aussi la réforme du partenariat entre les services des douanes et du commerce pour lutter contre le terrorisme qui est le C-TPAT (*Costum – Trade Partnership Against Terrorism*) qui repose sur le même principe que le CSI à quelques nuances près car « *… le CSI déplace le lieu de l'inspection des conteneurs jusqu'aux ports d'origine et le C-TPAT remonte jusqu'à l'expéditeur d'origine pour s'assurer de l'intégrité des conteneurs.* » (OCDE, 2003).

C'est dans cette dynamique réglementaire évolutive qu'il convient d'apprécier les efforts sécuritaires des États du golfe de Guinée.

III.1.2- Polémologie et territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes

Les États du golfe de Guinée éprouvent d'énormes difficultés à délimiter les espaces maritimes et à maîtriser les activités de ces milieux. Des difficultés qui, combinées aux enjeux maritimes régionaux nourrissent des tensions.

III.1.2.1. La difficile délimitation des espaces maritimes régionales

Pour les pays du golfe de Guinée, la configuration géographique des côtes présente déjà à elle seule un obstacle considérable. En effet, le caractère insulaire ou semi-insulaire de certains États additionné à la position générale de deux régions qui appartiennent respectivement à l'Afrique de l'Ouest et à l'Afrique Centrale avec des tracés maritimes frontaliers approximatifs ou inexistants dans des configurations des côtes concaves, convexes, opposées et adjacentes, rendent difficiles les opérations de délimitation. Effectivement, « *Tout à l'intérieur du golfe, c'est-à-dire, de la baie de Bonny à la baie du Gabon, la configuration du golfe est telle que les côtes des États se font face : Nigéria/Guinée Équatoriale, Cameroun/Guinée Équatoriale, Guinée Équatoriale/Sao Tomé, et Sao Tomé et Principé/Gabon* » (OGOULAT, 2006). Ainsi, toutes les méthodes sur les lignes géographiques, géométriques, géodésiques, bathymétriques ou autres qui, projetées vers le large et dans les fonds marins peuvent permettre d'établir un tracé imaginaire doivent se combiner avec la géographie physique particulière de cette région.

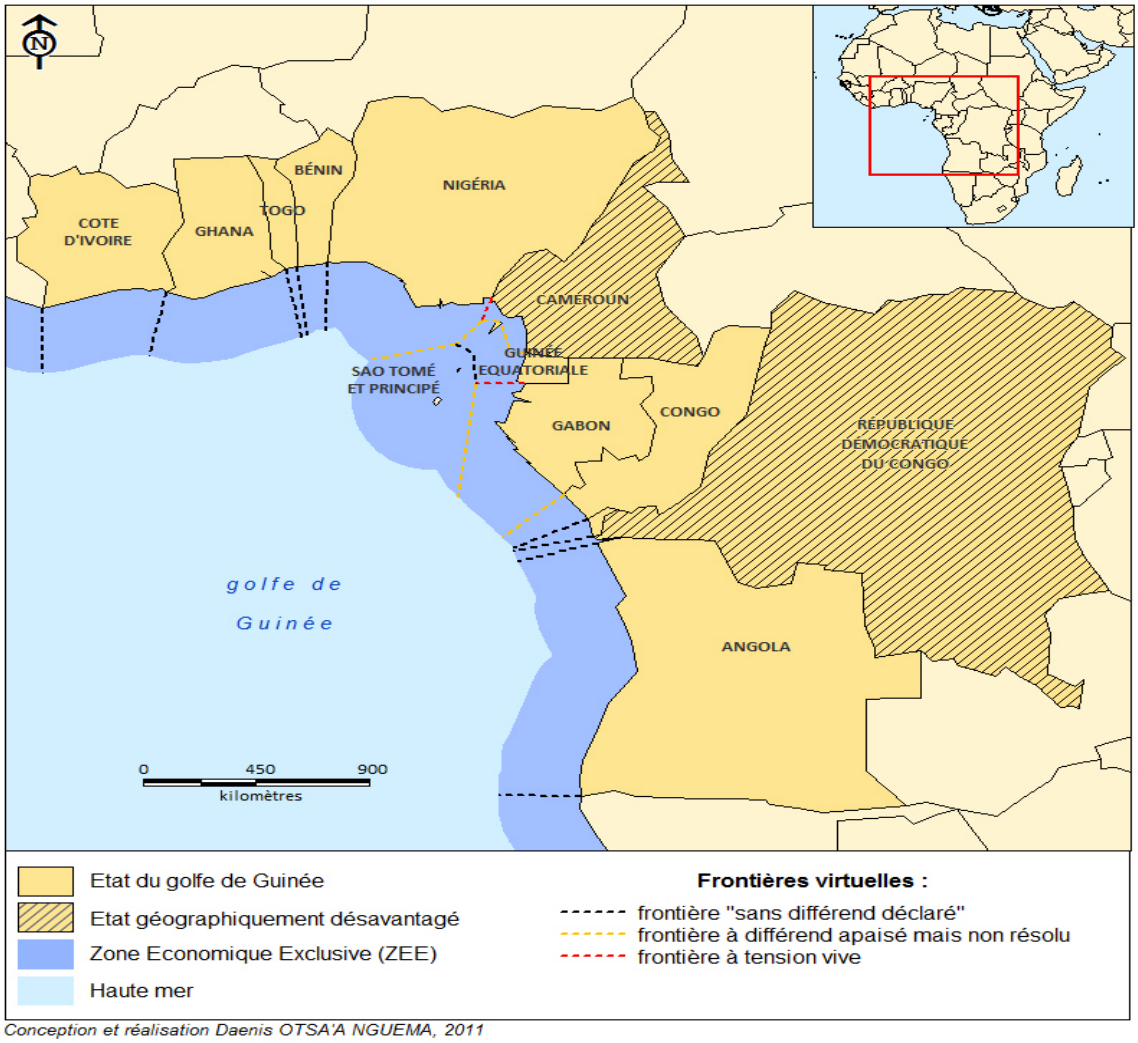
Mais au-delà du fait que les opérations de délimitation requièrent une adaptation à la configuration de la géographique régionale, l'acte du tracé en lui-même reste un véritable symbole politico-juridique de la diplomatie moderne car il doit être le fruit d'un compromis entre deux ou plusieurs États. Un principe de reconnaissance mutuelle difficile à faire admettre aux pays africains hérités des années de la colonisation. Des périodes historiques qui avaient laissé aux différentes régions des frontières aux tracés artificiels et arbitraires sans lien avec leurs réalités ethnico-endogènes, créant ainsi un milieu potentiellement crisogène, belligène et polémogène.

Pendant un quart de siècle, *« les frontières importées vont être extrêmement mouvantes, évoluant et se déplaçant dans l'espace au gré des rythmes de pénétration, se*

[118] Cette mesure n'est pas à confondre avec celle du CSI qui porte sur les conteneurs. La règle des « 96 heures de préavis à l'avance » concerne la notification de l'arrivée des navires dans les ports américains, donc bien au-delà des navires-conteneurs car elle concerne tous les navires.

formant et se déformant au gré des sphères d'influence évocatrices de l'implantation coloniale » (YAKEMTCHOUK, 1997). Combinés aux nouveaux enjeux maritimes régionaux, notamment sur les ressources halieutiques et les hydrocarbures, les contentieux reposent presque tous sur une origine floue des « arrangements coloniaux » comme le précise Yacouba CISSÉ (2001) lorsqu'il dit, *« (…) il s'agit presque toujours d'un contentieux endémique qui plonge ses racines dans l'histoire coloniale et qui, surtout est susceptible de refaire surface à tout moment. Tels des volcans en sommeil, les conflits de confins ne sont jamais complètement éteints ; ils peuvent se réactiver à la moindre étincelle, au moindre acte d'autorité de l'État prétendant à la souveraineté sur des espaces disputés »*. La situation dans le golfe de Guinée est particulièrement édifiante à ce sujet comme on peut le constater avec les conflits et différends en cours ou résolus qui cristallisent les relations entre les États. Nous en énumérons quelques uns, surtout ouvertement déclarés à travers la **carte 8** et le **tableau 10**.

Carte 8 : Les frontières maritimes « virtuelles » du golfe de Guinée



Conception et réalisation Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011
Sources : - Georges LABRECQUE, 1998
- Commission ad'hoc des frontières Gabon-Guinée Equatoriale, 1993
- Commission Mixte des Frontières Gabon-Congo, 1980

Tableau 10 : Quelques tensions maritimes déclarées dans le golfe de Guinée

	Description de la tension		Niveau actuel de la tension
	Différend[119]	**Conflit**	
Tension liée au tracé	entre la Côte d'Ivoire et le Ghana sur le tracé de la dyade maritime qui chevauche une zone d'exploitation pétrolière engagée par Accra depuis 2008.		négociations en cours entre les deux parties.
	entre le Cameroun et la Guinée-Equatoriale (l'île Bioko) sur le difficile tracé de la ZEE et du plateau continental à cause de la proximité des côtes opposées.		négociations en cours entre les deux parties.
	entre la RDC et l'Angola sur le tracé d'une zone au large des côtes congolaises qui disloque le grand bloc d'exploitation offshore des territoires angolais.		en attente de du verdict de la CIJ, les deux parties tentent depuis 2008 de convenir à un accord sur une zone d'intérêt commun.
	entre Nigéria-Gabon-Guinée-Équatoriale-Sao Tomé et Principé sur le tracé contesté de la ZEE saotoméenne en 1997.		différend résolu par rendu de décision de la CIJ et l'accord portant sur une zone de développement conjoint entre le Nigéria et Sao Tomé.
Tension liée au contrôle d'un territoire		entre le Cameroun et le Nigéria sur la presqu'île de Bakassi.	conflit résolu depuis 2008.
		entre le Gabon et la Guinée-Equatoriale sur des tracés frontaliers divergents qui déterminent la souveraineté de trois îlots (Mbanié, Conga et Cocotiers).	Les deux pays sont en attente de la décision de la Cour internationale de justice de La Haye depuis 2010.

Tableau réalisé à partir des sources suivantes : - P. AIRAULT *et al*., Les frontières de la discorde, in *Jeune Afrique*, n°2567, mars 2010.
- http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submission.htm

[119] Un différend s'apparente à une divergence d'opinion, un désaccord. Par contre, un conflit est un niveau supérieur du différend, il peut être armé ou non. Il s'illustre donc par l'agressivité. Cependant, les deux notions ne sont pas figées dans le temps. Un différend peut devenir un conflit et l'inverse est aussi possible.

On peut distinguer deux types de tensions liées au tracé des frontières maritimes régionales. L'une, pour l'appropriation pure et simple des zones maritimes telles que définies par les méthodes de délimitation reconnues par la CMB. Un tracé frontalier pour séparer le territoire d'un État de celui d'un État voisin. En d'autres termes, une limite qui constitue une ligne de démarcation entre deux zones de souveraineté. Quant à l'autre, elle porte sur le contrôle d'un territoire émergé liée à la volonté des États de contrôler des ressources économiques. Cependant, il faut avouer que la distinction entre ces logiques n'est pas aussi facile à établir, car ceux qui se rapportent au tracé des zones maritimes cachent très souvent des velléités inavouées liées à l'appropriation d'un territoire ou d'une zone émergée pour ses ressources. L'évolution du conflit opposant le Gabon et la Guinée Équatoriale sur trois îlots dans la baie de Corisco (Konga, Cocotiers et Mbanié) illustre assez bien cette ambigüité que peut révéler un simple tracé mouvant au départ qui s'est nourri d'autres enjeux stratégiques et dont le contrôle du territoire ou de la zone devient le but ultime par la suite.

Au regard de la configuration géographique dans ce cas, l'objectif étant de pour chacun des États de garder l'unité territorial au risque d'être amputé d'une partie des enjeux stratégiques : plateau continental avec possibilité de découverte des hydrocarbures, contrôle des liens de communications entre les îlots et le continent, ouverture sur une mer territoriale, installations sur les îlots pouvant être considérées comme des menaces virtuelles (ONDO NGUEMA, 1981). Les scénarios ne manquent pas pour alimenter l'enjeu de la discorde. Mais en réalité, comme le démontre la chronologie historique de la **figure 10**, le différend est très ancien et porte sur le tracé frontalier divergent sur la souveraineté de trois îlots.

Il se déclare ouvertement en septembre 1972 par une mise en alerte des forces armées des deux pays. Par des tentatives de négociations, il sera apaisé en 1974. Mais ces négociations seront remises en cause par la suite avec l'arrivée au pouvoir du nouveau président de la Guinée Équatoriale en 1979[120]. Sous une forme larvée, le différend sera entretenu par la diplomatie des deux pays avant de refaire réellement surface en 2003. Malgré l'existence d'une commission mixte des frontières entre les deux pays et des efforts de médiatisation avortés, les pays ont décidé de saisir la Cour internationale de justice de la Haye courant 2010 (AIRAULT *et al*., 2010).

Comparé au reste du monde, il y a un nombre insuffisant d'accords de délimitation conclue entre les États africains en général dont l'exception ne concerne pas la région du golfe de Guinée. De même, additionné aux raisons historiques et à l'absence de processus réels de fixation et de détermination des frontières maritimes par le compromis, George LABRECQUE (2004) n'hésite pas à les qualifier de frontières « virtuelles », c'est-à-dire au tracé théorique selon les critères de la CMB et qui ne sont en rien le produit des négociations officielles entre les États impliqués. La délimitation dans le golfe de Guinée est particulièrement touchée par cette virtualité des frontières sur et sous les eaux maritimes.

[120] Pour une lecture plus approfondie des origines du différend jusqu'en 1998, lire A.D. OGOULAT, 1998, *Géographie politique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (du Sénégal à l'Angola)*, Thèse de Géographie politique, Université d'Angers, 623 p. ; R. ONDO NGUEMA, 1981, *Le Gabon et la mer : l'enjeu maritime d'un État africain côtier*, Thèse de doctorat en droit, Université de Bordeaux I, 368 p.

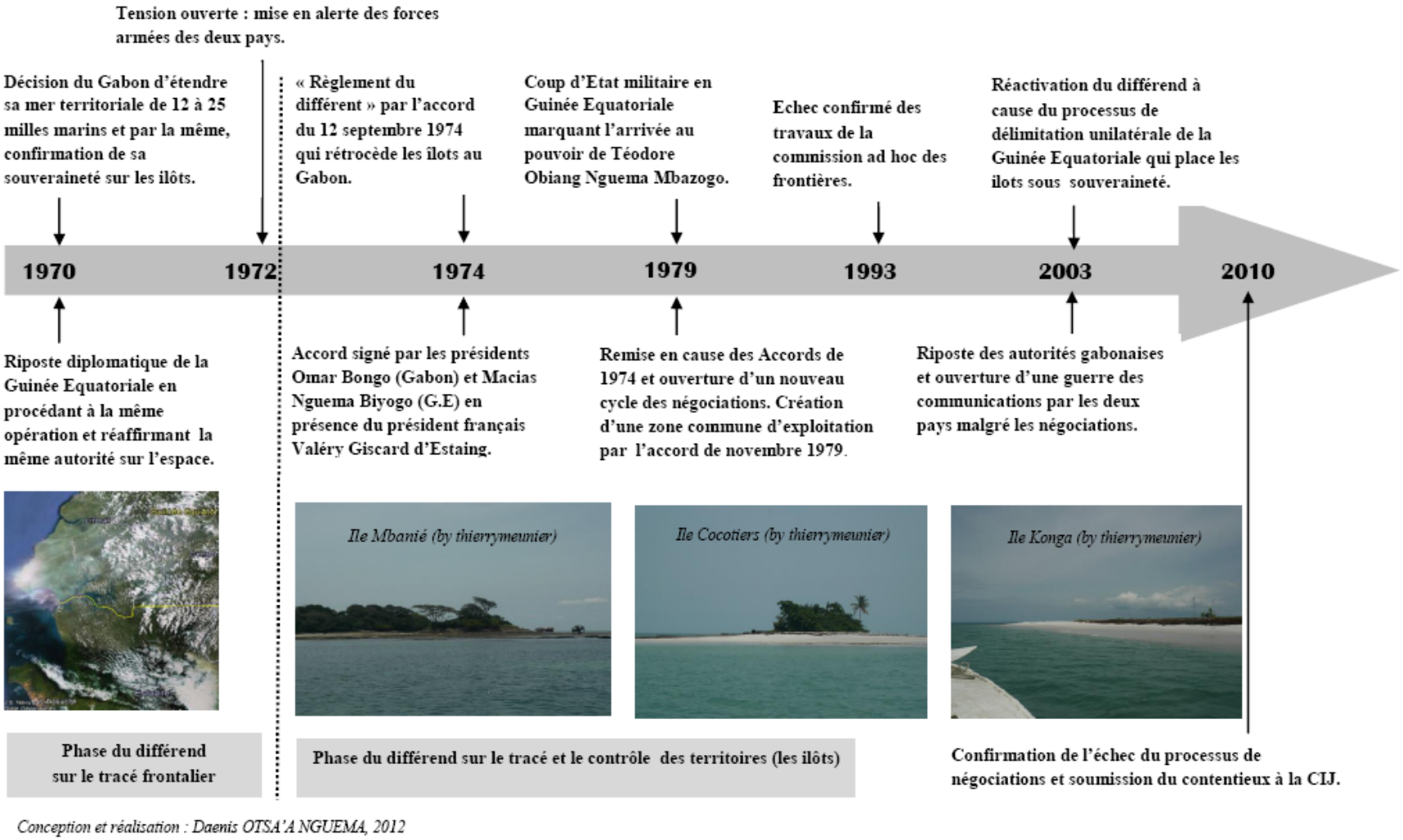


Figure 10 : Repères chronologiques de l' « affaire Mbanié » (1970-2010)

III.1.2.2. La question de l'extension du plateau continental

La question de la délimitation du plateau continental nourrit des tensions pour un grand nombre de pays côtiers dans le monde. S'il est vrai que les États du golfe de Guinée ne manifestent presque pas encore de nombreux différends sur cette question, cet état ne saurait tarder lorsqu'on connaît les enjeux pour un État côtier de disposer d'un large plateau continental au regard de l'imbroglio persistant sur le tracé des frontières par rapport aux éléments géographiques, géologiques et juridiques dans cette région.

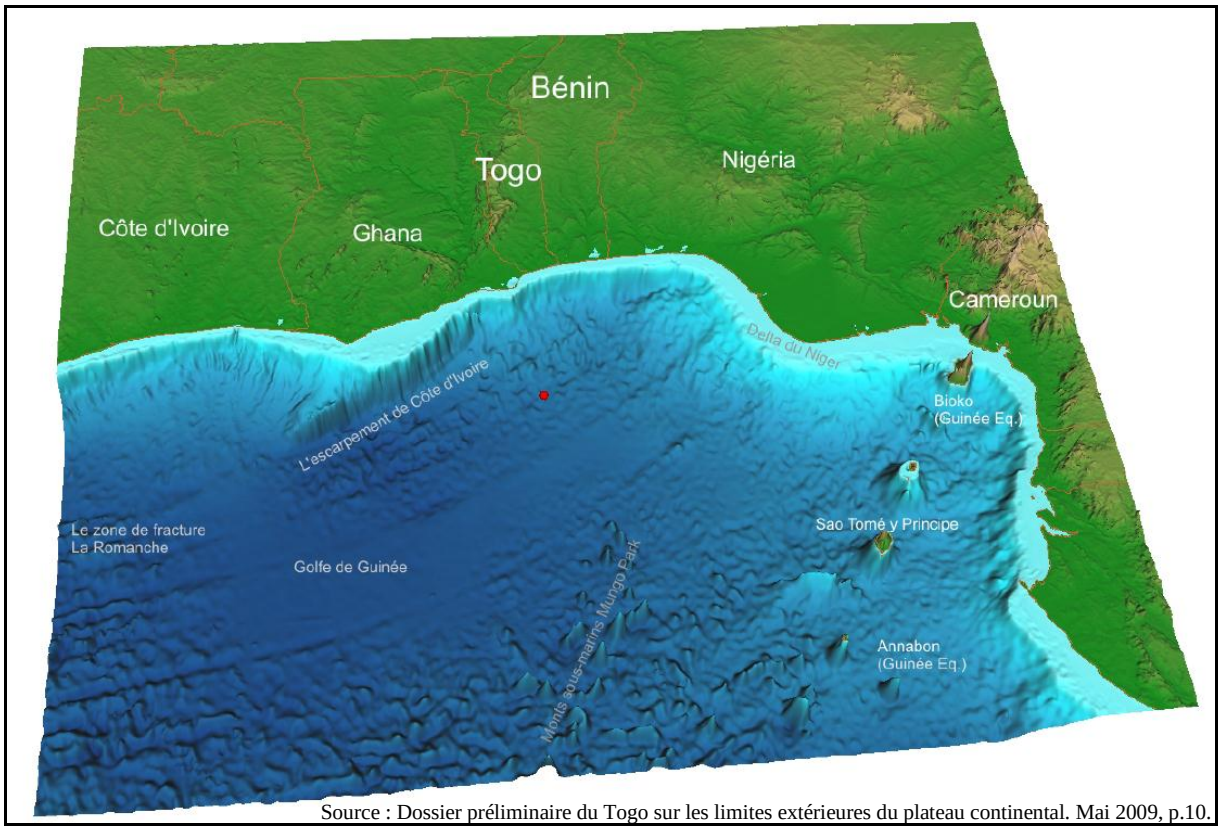
a) Le profil régional du plateau continental et ses définitions

D'une manière générale, pour définir le trait de côte et le plateau continental, il faut remonter aux conséquences héritées de la dernière transgression flandrienne. En parlant donc de la ligne de rivage, *« Il y a 18 000 ans, cette même ligne de rivage était très éloignée, du moins dans les secteurs de la marge passive où les plates formes continentales sont très étendues et le niveau marin inférieur à l'actuel de 120 mètres environ »* nous dit Alain MIOSSEC (1998), mais elle est très proche de la côte où la marge passive laisse une étroite bande du plateau continental comme on peut le constater dans le golfe de Guinée. Après la période tectonique, c'est bien cette brève phase flandrienne qui a déterminé la formation du profil du trait de côte avec la mise en place de l'océan Atlantique dans la configuration que nous connaissons aujourd'hui.

La configuration du plateau continental géologique est assez étroite dans la région du golfe de Guinée et même très étroit à certains endroits (**Figure 11**). Il est presque absent dans une grande partie de la Côte d'Ivoire et de la Sierra Leone qui appartiennent à une zone de coulissement. En Côte d'Ivoire, le plateau est très réduit dans une zone de coulissement où la largeur maximale ne dépasse pas 35 km avec une rupture de pente située aux environs de 120 m. Plusieurs canyons entaillent le plateau dont le plus important se situe au large d'Abidjan et est dénommé « Trou-sans-fond » dont parle Louis MARTIN dans un de ses articles de 1974. Le plateau continental gagne quand même en largeur plus on s'éloigne de la Côte d'Ivoire vers le Nigéria, puis, du Nigéria vers l'Angola. En réalité, pour le premier segment partant de la Côte d'Ivoire jusqu'au moins à la frontière entre le Bénin et le Nigéria, il faut dire qu'à part le Ghana où le plateau gagne un peu en épaisseur avant de plonger dans la structure sous-marine appelée escarpement de Côte d'Ivoire, le Togo et le Bénin ainsi qu'une partie ouest du Nigéria en ont très peu. C'est en partant de cette frontière bénino-nigériane et de la région du delta du Niger pour rejoindre le deuxième segment jusqu'au sud de l'Angola que le plateau continental recommence à s'élargir un peu même s'il reste quand même étroit par endroit dans l'ensemble de la région. Pour cette deuxième partie du segment, la topographie est assez régulière sur les plateaux du sud du Gabon et du Congo où l'on observe jusqu'à 100 m environ une faible inclinaison. Mais au-delà de 120 m débute l'abrupt qui s'accentue jusqu'à environ 600 m. Dans cette région, le plateau continental a une largeur moyenne de 70 km avant de se rétrécir un peu plus vers le sud. Ainsi, cette topographie sous-marine régionale s'emboîte difficilement dans la définition juridique du plateau continental, au sens de la CMB.

Géographiquement, le plateau continental est une bordure immergée du littoral s'inclinant en pente douce sous la mer. C'est donc une partie du continent sous la mer qui, juste avant la CMB était définie par la convention de Genève de 1958 sur des critères de profondeur, d'exploitabilité et d'adjacence qui étaient profitables aux pays industrialisés.

Selon l'article premier de cette Convention, on désigne l'expression « plateau continental » comme étant *« le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou au-delà de cette limite, jusqu'à une profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions ; et le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux côtes des îles ».* Avec la CMB de 1982, cet espace bénéficiera d'une double définition selon les cas de figure, avec des critères plus précis sans fondamentalement modifier les droits souverains de l'État sur l'exploitation et l'exploration des ressources des fonds et le sous-sol qu'avait édifiés la convention de Genève 1958.



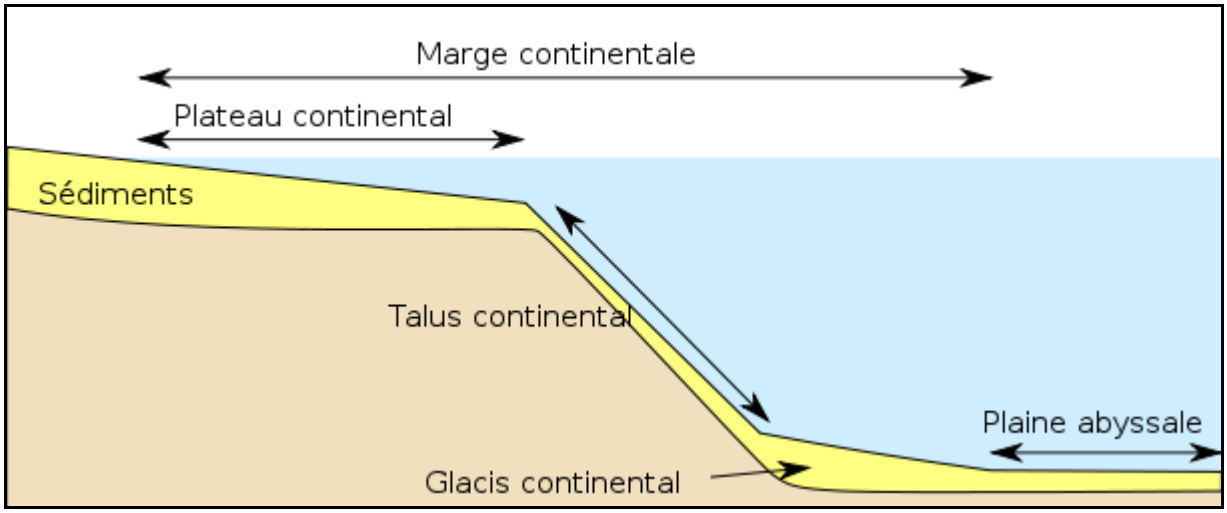
Source : Dossier préliminaire du Togo sur les limites extérieures du plateau continental. Mai 2009, p.10.

Figure 11 : Vue partielle tridimensionnelle du plateau continental du golfe de Guinée

Théoriquement, quelle que soit la morphologie des fonds marins, et selon l'article 56 de la CMB, tous les États disposent en principe d'un plateau continental « juridique » de 200 milles marins mesurés depuis les lignes de base de la mer territoriale. Dans ce cas, l'État est tenu d'exercer ses droits souverains reconnus sur un substrat de 200 milles marins correspondant également à la limite de la ZEE. Mais au-delà même de cette mesure juridique découlant des « arrangements de Montego Bay » pour essayer de contenter tous les États, la réalité naturelle géologique n'a pas échappé à la réglementation comme le prouve l'article 76 de la CMB : *« le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement de la masse terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale ».* Définissant également la

notion de « marge continentale » comme étant *« le prolongement immergé de la masse terrestre de l'État côtier ; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol »*. Pour Didier ORTOLLAND (2008), *« la marge continentale comprend donc trois éléments : le plateau continental géologique, le talus continental qui se caractérise par une rupture de la pente relativement douce du plateau continental, et le glacis continental qui est composé de sédiments s'accumulant juste après le talus continental »* (**Figure 12**).

Effectivement, dans certaines régions, le plateau continental naturel peut être très vaste et dépasser les 200 milles marins de la ZEE. On parlera ainsi juridiquement de fixer les limites jusqu'au rebord externe de la marge continentale, jusqu'à une distance ne pouvant dépasser les 350 milles marins mesurés à partir des lignes de base ou 100 milles marins calculés à partir de l'isobathe 2500 m de profondeur.



Source : http://www.google.fr/imgres?q=la+marge+continentale

Figure 12: La marge continentale

Dans cette situation, la délimitation est soumise à des conditions géologiques particulières qui peuvent attester de l'existence des limites externes de la marge continentale au-delà des 200 milles marins de la ZEE et prouver ainsi qu'elle n'est qu'un *continuum* géologique qui représente la partie submergée du continent. Ainsi, selon le profil des côtes, les États estimant avoir les limites extérieures de leur plateau continental au-delà de 200 milles marins sont donc tenus de les fixer et de communiquer ces informations à la Commission des Limites du Plateau Continental (CLPC) qui se chargera de les notifier et d'informer les États voisins ainsi que tous les États-membres de la CMB.

b) L'état de la délimitation du plateau continental régional au 13 mai 2009

Depuis les premières négociations ayant conduit à Montego Bay, le plateau continental est sans doute l'espace le plus convoité par les États parce qu'il peut regorger de nombreuses ressources minérales, particulièrement les hydrocarbures. Devant la montée des revendications sur la fixation unilatérale des limites du plateau continental[121] et le manque de compétence et de moyens pour de nombreux pays, la CLPC a ainsi adopté en mai 1999 des directives destinées à aider les États à préparer leurs demandes et à les soumettre dix ans après pour les États ayant déjà ratifié la CMB, soit en mai 2009. Le 13 mai 2009 fut donc retenu comme date butoir du dépôt des dossiers auprès de la CLPC pour les États ayant déjà ratifié la CMB. Pour ceux n'ayant pas encore accompli cet acte de reconnaissance juridique de la Convention, ils disposaient d'un délai supplémentaire de dix ans à compter de la date de leur ratification. Là encore, les carences des États sur les moyens financiers, la technicité des méthodes de délimitation et sur la connaissance des fonds marins, principalement ceux des pays en développement ne permettront pas de respecter les délais de soumission des dossiers complets à la Commission.

Ce constat dressé à la treizième réunion des États parties de la Convention allait modifier les délais et la procédure de soumission des dossiers. Devant ces difficultés, il sera donc décidé à la dix-huitième réunion en juin 2008 que le délai de 10 ans et les critères exigés précédemment aux États ayant ratifié la Convention avant mai 2009 pourraient être satisfait en fournissant des informations préliminaires indicatives sur le projet d'extension, une description de l'état d'avancement du dossier et une précision de la date à laquelle il sera soumis à la CLPC. Autrement dit, un dossier préliminaire sur le projet d'extension des limites du plateau continental au-delà des 200 milles marins. Aussi, de nombreux pays du golfe de Guinée n'hésiteront pas à saisir ce qui semblait être une opportunité juridique, alimentant ainsi la polémique autour de la notion du « droit d'extension du plateau continental au-delà des 200 milles » (**Tableau 11**).

Au regard de la dimension très étroite du plateau continental région, il leur a été souvent reproché qu'ils ne pouvaient prétendre à la revendication de la délimitation du plateau continental au-delà des 200 milles marins. Nous pensons que ce débat relève quelque peu d'un faux procès intenté aux États du golfe de Guinée, et cela pour trois raisons principales à charge de notre argumentaire. D'abord, il faut signaler que le déficit de connaissances sur les fonds marins est une réalité admise de tous. D'ailleurs, n'a-t-on coutume d'entendre que la surface de la lune est mieux connue que celle des fonds océaniques ? Bien que ce niveau de déficit de connaissances soit différent selon les États, cette réalité pertinente demeure pourtant, et on ne peut reprocher à un État de prétendre dissiper les brumes de cette ignorance en revendiquant les limites externes de son plateau continental par principe même de précaution. Et, en faisant un bref tour du monde sur cette question, les pays du golfe de Guinée ne sont pas les seuls à être en retard sur la soumission des dossiers à la CLPC. Ce qui par la même occasion est également le signe d'un déficit de connaissances des fonds océaniques par les autres États qui, malgré tout, peuvent prétendre à une aubaine géographique et géologique de disposer d'un large plateau continental.

[121] La proclamation Truman de 1945 fut la première expression ouverte d'un État vis-à-vis de la convoitise des ressources du plateau continental. Cet acte unilatéral a déclenché auprès des autres États une vague de contestations et de déclarations unilatérales et diversifiées par leur nature juridique en vue de s'approprier de grands espaces maritimes pour les ressources halieutiques et celles du plateau continental.

Tableau 11 : Les revendications sur la délimitation du plateau continental au 13 mai 2009

Pays	Date de ratification de la CMB	Date de la demande par l'État	Date de notification de la demande par la CLPC	Date proposée à la CLPC pour La soumission du dossier complet
Angola	5 décembre 1990	4 mai 2009	12 mai 2009	mai 2013
Bénin	16 octobre 1997	9 mai 2009	12 mai 2009	2012 (1)
Cameroun	19 novembre 1985	-	11 mai 2009	-
Congo	7 mars 2008	11 mai 2009	12 mai 2009	-
Côte d'Ivoire	26 mars 1984	8 mai 2009	13 mai 2009	-
Gabon	11 mars 1998	7 mai 2009	12 mai 2009	avant fin 2011
Ghana	7 juin 1983	28 avril 2009	28 avril 2009	-
Guinée Éq.	21 juillet 1997	7 mai 2009	14 mai 2009	-
Nigéria	14 août 1986	7 mai 2009	11 mai 2009	-
RDC	17 février 1989	7 mai 2009	11 mai 2009	juillet 2014
Sao Tomé et P.	3 novembre 1987	-	13 mai 2009	-
Togo	16 avril 1985	9 mai 2009	8 mai 2009	-

(1) Le Bénin avait prévu qu'une demande complète sera adressée à la CLPC dans les trois ans, à moins que des circonstances imprévues ne mènent à réviser ce délai.

Tableau réalisé à partir des sources suivantes : http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submission.htm

http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_preliminary.htm

Les océans, source de vie, 2002, document des Nations Unies, 20e anniversaire, 16 p.

Ensuite, un autre argument peut être évoqué et il va dans le même sens que le premier. En parcourant de nombreux dossiers préliminaires des États du golfe de Guinée, nous nous rendons compte de l'emploi redondant de l'expression « limite extérieure de la marge continentale » ou encore celle de « limite extérieure du plateau continental ». Le caractère de la notion d'«extérieure » attire notre attention parce qu'il traduit à notre sens le fait que les États régionaux sont conscients des limites que leur confère le plateau continental géologique comme *continuum* de la partie submergée du continent. Á travers ces différents textes, ils insistent sur le caractère de « limite externe de la marge continentale ». Or, comme nous venons de mentionner plus haut, même dans le monde, on en sait très peu sur les réelles limites externes de la marge continentale. Et pour terminer sur cette prise de position, nous pensons qu'on ne peut reprocher aux États du golfe de Guinée de s'inscrire dans une dynamique mondiale de revendication d'extension des limites du plateau continental au-delà des 200 milles marins, ne serait-ce que par principe de précaution à travers leur démarche technico-administrative à soumettre des dossiers à la CLPC. Si la géographie régionale offre très peu cette opportunité pour certains, il semble de tout évidence que le droit de la mer est bien plus généreux à travers cette notion de marge continentale. On ne peut donc reprocher à ces derniers de saisir cette opportunité. Á notre sens, la véritable question est plutôt à se poser sur l'ouverture de cette boîte de pandore qu'offre le droit de la mer. Mais au-delà de ce plaidoyer, la réalité régionale au 13 mai 2009 était loin de nous séduire sur l'état des dossiers comme le montre le **tableau 11**.

Pour avoir parcouru quelques dossiers préliminaires des pays mentionnés dans ce tableau et malgré la reconnaissance des efforts consentis à leur réalisation, il faut avouer que nous avons constaté de sérieux manquements sur la capacité réelle des pays à dresser

méthodologiquement un dossier et y intégrer des informations utiles à la CLPC afin que cette dernière puisse apprécier la pertinence de la demande d'extension[122]. Pourtant, ce Manuel décrit les étapes nécessaires pour planifier et gérer une demande. Il en fait une déclinaison en six étapes : entreprendre l'étude initiale d'appartenance, produire une étude théorique, planifier acquérir les données, analyser toutes les données et produire toute la documentation scientifique et technique pertinente, préparer la demande finale, et, fournir un soutien technique au niveau politique à travers toutes les étapes du projet (**Figure 13**).

La quasi-totalité des demandes a été adressée quelques jours avant la date butoir et pour la majorité d'entre elles, l'évolution se situe encore à la toute première étape qui est le *test d'appartenance* qui consiste à prouver de façon juridique et technique le *continuum* du territoire terrestre sur plateau continental avec des limites extérieures au-delà de 200 milles marins. Même si la procédure de notification par la CLPC est certes réputée comme étant très longue, au 13 mai 2009 seulement trois pays de la région avaient soumis des dossiers préliminaires qui étaient inscrits à l'ordre du jour provisoire de la 24^{e} session de la Commission qui devait se tenir à New York du 10 août au 11 septembre 2009. Autrement dit, des dossiers qui allaient rentrer dans la phase de traitement par la Commission. Il s'agissait de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Nigéria. Le reste n'était que des actes de soumission dont le traitement par la CLPC devrait s'étaler certainement sur plusieurs années à cause du volume de travail du personnel de la Commission.

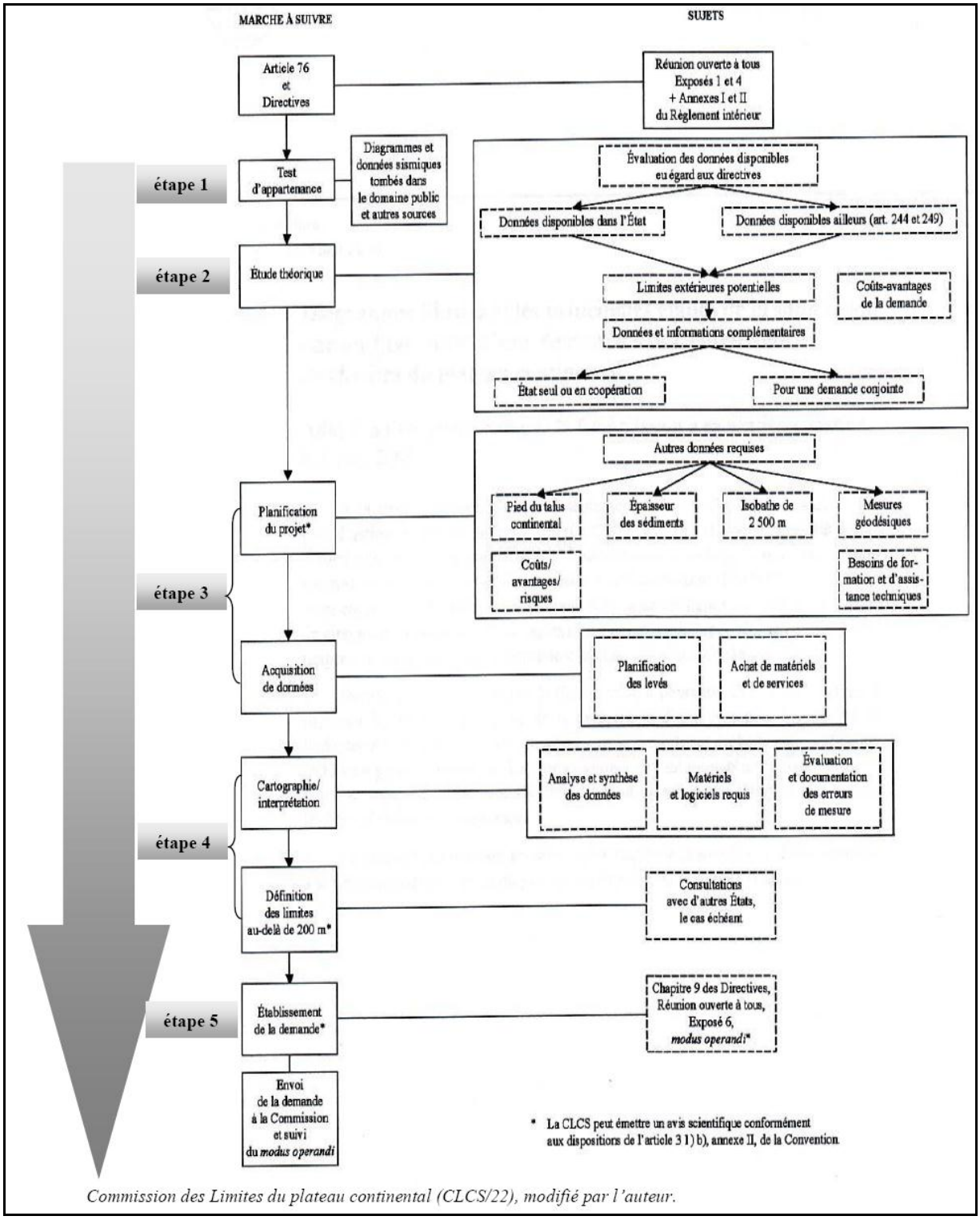
En d'autres termes, au 13 mai 2009, aucun pays du golfe de Guinée n'avait soumis un dossier complet permettant à la CLPC ainsi qu'à l'Autorité internationale des fonds marins de notifier clairement les limites extérieures du plateau continental de l'État côtier. Malgré des propositions de dates à laquelle la soumission des dossiers serait complète, la situation reste encore indéterminée de nos jours pour une grande partie des pays qui peinent à acquérir les compétences humaines, des données scientifiques, les moyens financiers et techniques pour fixer les limites et élaborer correctement un dossier sur une demande d'extension. La majorité d'entre eux font appel à des cabinets maritimes privés pour mener des campagnes océanographiques qui permettent de recueillir des données scientifiques sur les fonds marins.

Pour le moment, si l'on enregistre encore très peu de différends sur la contestation des limites déclarées auprès de la CLPC[123], cette situation ne saurait perdurer surtout dans des espaces où les côtes sont opposées lorsqu'on sait l'enjeu des ressources du plateau continental. Il ne faut pas en douter, dès l'instant où les espaces sont ou recèlent des ressources pétrolières, la délimitation est un acte visant à les préserver. Dans une région du golfe de Guinée où la logique de délimitation unilatérale est très importante, les différends et conflits continueront d'apparaître au fur et à mesure que la CLPC rendra publiques les informations contenues dans les dossiers si elles ne sont pas en conformité avec celles des États tiers.

---

[122] La procédure méthodologique est contenue dans le *Manuel de formation à l'établissement du tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins et à la formulation des demandes adressées à la Commission des limites du plateau continental*, Document de la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer, Bureau des Affaires Juridiques, Nations Unies, 2006.

[123] Le différend entre le Cameroun et la Guinée Équatoriale réside sur la configuration spécifique des côtes opposées avec une difficulté à déterminer les limites du plateau continental. Or, celui entre la RDC et l'Angola se nourrit de la contestation des limites du plateau continental. L'Angola conteste les limites de la demande congolaise sur l'extension de son plateau continental au-delà des 200 milles marins.



Commission des Limites du plateau continental (CLCS/22), modifié par l'auteur.

Figure 13: Les étapes de la soumission d'une demande par un État côtier à la CLPC[124]

[124] L'étape 6 faisant partie intégrante de l'élaboration de tous les niveaux.

Et, malgré une incitation de la Communauté internationale au compromis et à la reconnaissance mutuelle des limites par les conventions internationales, la coopération et le consensus sont très peu au rendez-vous des demandes exprimées dans la région. Sur les nombreuses dyades maritimes que compte le golfe de Guinée, une seule demande portant sur le plateau continental a fait l'objet d'une candidature conjointe à cette période là. Il s'agit de la demande entre le Togo et le Bénin en mars 2009[125]. Le Congo avait également exprimé aux autorités gabonaises son vœu d'aboutir à une candidature conjointe, mais l'issue d'une telle demande est restée inconnue durant nos investigations.

En parlant de l'état crisogène, la situation régionale sur les différends et conflits liés aux délimitations du plateau continental au-delà des 200 milles est relativement calme. Mais nous pensons que cette période d'accalmie ne durera pas très longtemps dès l'instant où chaque État pourra clairement appréhender les informations déclarées auprès de la CLPC et les enjeux de la convoitise sur les richesses du sol et du sous-sol des fonds marins.

III.1.2. 3. Des activités maritimes non territorialisées

Au regard de nos analyses sur les secteurs d'activité maritime dans le golfe de Guinée, force est de constater qu'il n'existe aucun domaine, comptant pour l'économie à l'échelle mondiale qui soit entièrement aux mains des nationaux. En clair, aucun pays de la région ne peut se prévaloir de maîtriser de l'amont à l'aval un secteur d'activité maritime représentant une forte valeur ajoutée pour l'économie nationale. De la gestion des espaces portuaires et des activités qui s'y déroulent jusqu'au transport maritime en passant pas l'exploitation en mer des ressources minérales et biologiques, le contrôle de la chaîne complexe du monde maritime est très largement inspirée d'une dynamique externe à la région.

En effet, les activités importantes comme la pêche maritime industrielle, l'exploration et l'exploitation offshore, le transport maritime et bien d'autres sont encadrés par des acteurs internationaux qui savent profiter du principe de liberté des mers et des leviers de la mondialisation. Cependant, le revers de cette internationalisation des économies maritimes réside dans le fait qu'elle crée des frustrations profondes pour des laissés-pour-compte qui n'hésitent plus aujourd'hui à tenter de se faire entendre par n'importe quel moyen de revendication. La situation des mouvements de revendication dans le delta du Niger est particulièrement édifiante à ce sujet. D'ailleurs, la pétrostratégie régionale n'est pas épargnée par des tensions liées aux revendications des populations sur le respect de l'environnement et la revalorisation des conditions de vie à travers le besoin d'une redistribution de la manne pétrolière.

La pêche maritime industrielle reste également une activité qui n'est pas maîtrisée par bon nombre d'États de la région qui, sans informations sur la disponibilité des stocks et des moyens de contrôle des espaces laissent se développer une pêche illicite particulièrement menée par des flottilles aussi bien internationales que « nationales ». Malgré les efforts de certains projets tels celui des *balises argos* au Gabon, l'efficacité d'une zone de couverture devant détailler la traçabilité d'un navire de pêche reste très réduite car elle ne peut rendre compte que des navires répertoriés dans le registre des demande de licence nationales.

[125] La CLPC mentionnera la réception de cette candidature conjointe le 2 avril 2009. Dans le dossier, il est précisé qu'une demande complète des deux États sera adressée dans les 10 ans, à moins que des circonstances imprévues ne mènent à réviser ce délai.

Pendant ce temps, des navires étrangers qui n'en sont pas dotés continuent impunément de piller les ressources halieutiques ou de commettre des actes inciviques contre le respect de l'environnement dans les eaux souveraines des État côtiers.

Des tensions naissant indéniablement dans certains secteurs d'activité à cause des effets de la mondialisation des économies maritimes. Une dynamique qui n'a pas assez protégé les économies de la région et qui est parfaitement maîtrisée par des acteurs internationaux non orthodoxes qui profitent de la faible emprise maritime des pays africains en général. Des appétits économiques et stratégiques voraces qui, par moment, croisent les revendications légitimes des communautés nationales. Des populations marginalisées qui aujourd'hui n'hésitent plus à demander cette territorialisation des activités par différentes méthodes légales ou non créant ou alimentant ainsi un climat d'insécurité dont l'expression pourrait être également interprétée comme étant un réel besoin de réorganisation, de pratique et d'occupation des espaces et des acteurs dans le domaine maritime.

Section 2 : Les difficultés des États régionaux à « penser la mer et ses enjeux »

Intégrer l'espace maritime et ses activités dans une considération stratégique d'ensemble du territoire national et en faire un pilier du développement est aujourd'hui le chemin qu'ont emprunté les États qui dominent la mer. C'est donc aller au-delà de cette simple opportunité que confère la position géographique d'une ouverture à la mer pour en devenir un acteur actif de sa structuration spatiale et de la dynamique des enjeux. Chercher à vivre l'espace maritime et ses enjeux par leur contrôle et non de manière passive par la rente de situation que procure la position géographique doit être l'objectif des États du golfe de Guinée. Alors, qu'en est-il réellement de cette emprise maritime pour les États de la région ?

III.2.1- Des carences idéologiques et pratiques…

Le constat d'une faible emprise maritime des États régionaux est d'abord idéologique avant d'être pratique par l'insuffisance et l'inadéquation des moyens consacrés au domaine et à sa sécurisation.

III.2.1.1. Le faible emprise maritime des États régionaux

Les relations entre les États de l'Afrique centre-atlantique et la mer n'ont pas toujours été aussi distantes comme peuvent en témoigner certaines reliques de traditions maritimes anciennes à travers les migrations côtières de quelques communautés de pêcheurs en Afrique de l'Ouest. Des profondeurs historiques que nous interrogerons plus tard avec l'irruption brutale des Européens dans l'aire maritime africaine à la fin du XV^{e} siècle et l'avènement de la colonisation. Pour le moment, l'heure est à l'analyse de la structuration institutionnelle de la pensée maritime africaine et du caractère opérationnel visant à faire face à cette insécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Au-delà d'une participation discrète des États de l'Afrique Atlantique au mouvement contestataire des années cinquante qui avait conduit au processus de territorialisation des espaces maritimes, ces derniers s'efforceront, certes sous une impulsion extérieure, de bâtir une politique communautaire des marines marchandes dès les années 1970 dans le cadre de la

Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM)[126]. Une stratégie reposant principalement sur différents organismes dont l'objectif était d'assurer l'harmonisation régionale et internationale des activités et des politiques commerciales en considérant le système de la flotte marchande dans son ensemble (port, navire, activité de transit). Malheureusement, cette stratégie régionale s'est soldée par un échec vingt ans plus tard et cela pour de multiples raisons que nous évoquerons plus tard. Cependant, il est certain que cet échec puise une partie de ses racines dans l'impuissance des États à institutionnaliser correctement leur pensée maritime sous différents angles comme le démontre la territorialisation imparfaite des espaces maritimes, la pluralité et l'incohérence des ébauches de politiques mises en place avec l'évolution des exigences économiques. Une absence de coordination et d'harmonisation des logiques qui a été fatale dans une région qui ne manque pourtant pas d'atouts capables de témoigner d'une vision pour l'intérêt des mers.

Effectivement, le commerce extérieur des pays en développement caractérisé par le déséquilibre accru de l'exportation des matières premières et l'importation d'équipements s'effectue essentiellement par voie maritime. Il y a toujours eu une véritable aubaine pour les pays du golfe de Guinée riches en matières premières et ouverts sur le monde par le fait de disposer d'une façade maritime. Or, la situation se résume en un grossier paradoxe sur de nombreux domaines. Un de ces faits marquant du paradoxe est que l'essentiel des flottes marchandes sont aux mains d'armateurs ressortissants des pays du Nord tandis que l'activité maritime mondiale est largement tributaire des échanges avec les pays à économie primaire comme ceux de notre région d'étude (BELLON, 1961). Faute d'une mondialisation non maîtrisée et d'un potentiel encore latent dans la capacité à valoriser les ressources et la position stratégique, les pays du golfe de Guinée baignent encore dans une approche qui privilégie à « tourner le dos à la mer » pour reprendre une expression de Guy-Serge BIGNOUMBA (1998) lorsqu'il évoque les rapports que le Gabon entretient avec la mer en matière de pêche maritime.

Cependant, si quelques populations littorales tentent de garder un lien privilégié avec la mer, ils ne sont pas représentatifs de la posture même des États côtiers qui, aujourd'hui, ne laissent entrevoir aucune politique maritime d'envergure. Quelques États du golfe de Guinée tels que la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigéria semblent s'efforcer timidement à garder cette relation globale avec la mer mais elle se résume essentiellement à l'exploitation des hydrocarbures et dans une large mesure à celle des ressources halieutiques. Cette petite ascendance maritime des pays de l'Afrique de l'Ouest sur ceux de l'Afrique Centrale est encore perceptible de nos jours lorsqu'on évoque la question du domaine portuaire dans son ensemble, plus particulièrement en matière de sûreté comme nous le verrons par la suite à travers l'avènement du Code ISPS. Un outil dont ont su tirer profit les ports de l'Afrique de l'Ouest contrairement à ceux de leurs homologues de l'Afrique Centrale. En Côte d'Ivoire et pour le cas précis du PAA, ce nouvel instrument s'est intégré dans une dynamique de marketing comme un argument de force de vente dans un environnement concurrentiel très prononcé dans la sous-région, tandis qu'il continuait à alourdir des organisations et des structures portuaires déjà caractérisées par des politiques léthargiques en Afrique Centrale.

[126] C'est l'ancêtre de l'OMAOC.

III.2.1.2. Incapacité à incarner « la sauvegarde maritime »

L' « action de l'État en mer » et « la sauvegarde maritime » sont des concepts à ne pas confondre malgré leur lien commun avec la mer.

Pour le premier concept, il s'agit d'une vaste notion faisant référence à la politique de l'État en mer, c'est-à-dire l'organisation administrative, juridique, économique et stratégique du rayonnement et de la maîtrise de l'espace maritime sous souveraineté et sous juridiction et de ses activités associées. Autrement dit, de la politique maritime globale de l'État côtier qui implique de façon théorique et opérationnelle tous les moyens (civils et militaires) ainsi que l'apport de tous les acteurs (publics et privés) sur le plan prioritairement national, et même parfois bien au-delà des frontières pour des besoins de protection des intérêts maritimes stratégiques. Cette notion renferme aussi bien des missions de défense de la souveraineté de la nation que celles liées à la police administrative et de service public des intérêts en mer. Quant au second, il est également d'inspiration française. Il désigne dans une large mesure la participation de la marine nationale à l'organisation de l'action de l'État en mer (RÉGAT-BOIREAU, 2007 ; BODHUIN, 2007 ; VERDEAUX, 2007), et cela aux côtés de tous les autres services et organismes qui y concourent également de par leurs compétences. Une participation qui regroupe l'ensemble des actions non spécifiquement militaires d'une marine nationale, souvent désignées sous le vocable de « service public ». Ainsi, la sauvegarde maritime n'est qu'un volet de l'action de l'État en mer car elle décrit la participation d'un acteur (marine nationale) dans un processus global avec d'autres acteurs pour la sécurisation maritime et l'affirmation de la souveraineté de l'État en mer. Un rappel distinctif qui n'est pas sans intérêt à ce niveau car la confusion entre les deux termes est souvent fréquente chez certains acteurs maritimes africains, et cela même au plus haut de l'échelle des décisions maritimes où l'on résume encore l'action de l'État en mer par les interventions dispersées des marines nationales. Il convient d'apprécier la traduction de ces notions dans les pays du golfe de Guinée.

Le manque de structures de coordination ainsi que les moyens limités et bien d'autres griefs ternissent considérablement les efforts des marines nationales régionales en matière de sauvegarde maritime. Globalement, sur un point de vue opérationnel, malgré l'existence d'autres acteurs sous un même volet, ces marines restent les acteurs d'intervention par prédilection. Ils font tous partie du groupe de ceux que nous qualifions d'« acteurs à compétence opérationnelle ».

Les acteurs opérationnels sont ceux qui s'occupent de la surveillance et de la protection, et qui comme leur nom l'indique, ont les moyens qui permettent une intervention opérationnelle en mer ou le long du littoral. Ils ont non seulement la compétence juridique d'agir mais sont aussi censés disposer des moyens matériels de leurs actions. Ce groupe d'acteurs est composé des services de « gardes-côtes »[127], des polices ou gendarmeries nautiques, des brigades nautiques et de la participation d'autres forces armées (armée de terre, armée de l'air, aviation légère). Tous ces acteurs interviennent en mer selon différents scénarios relevant de leur champ de compétence. Mais à n'en point douter, ce sont les marines nationales, ces « armées de mer », qui sont les principaux acteurs de ce domaine à travers leurs missions de service public ou missions en temps de paix qui s'articulent donc autour du

[127] Le terme est très rarement utilisé par les acteurs maritimes opérationnels des pays du golfe de Guinée. Quelques marines nationales acceptent cette dénomination.

concept de sauvegarde maritime, c'est-à-dire la reconnaissance, la surveillance, la prévention et la protection du milieu maritime contre toutes formes de risques et de menaces.

Le plus souvent, l'organisation de ces marines repose sur deux formes d'opérations : les opérations ponctuelles et les missions permanentes. Les opérations ponctuelles sont des cas d'urgence où elles sont sollicitées pour agir face à une menace imminente ou face à un cas de sauvetage en mer. Ce sont des missions qui exigent une projection rapide et méthodique sur le théâtre d'opération contrairement aux missions permanentes qui, quant à elles, rentrent dans le calendrier annuel des missions de surveillance et d'intervention en mer pour défendre la souveraineté du territoire contre toutes les formes de menace. Ainsi, pour être opérationnelles dans la surveillance maritime et côtière, ces marines disposent d'un personnel formé, de moyens financiers, du matériel navigant (**Photos 15** et **16**) et de moyens fixes tels que des stations sémaphoriques.



Cliché : Marine nationale, 2010.

Photo 15 : Patrouilleur de haute mer 400 tonnes (marine nationale gabonaise)


Cliché : Marine nationale, 2010.

Photo 16 : Vedette *Rodman 66* de type espagnol (marine nationale gabonaise)

Comme dans toute armée, le personnel est strictement hiérarchisé par des catégories d'hommes de troupe, de sous-officiers et d'officiers, ainsi qu'un personnel civil. Les budgets sont alloués pour le fonctionnement administratif et les équipements. Pour la plupart des marines africaines, le budget pour l'achat du matériel navigant reste sous la tutelle du ministère de la Défense et non à la solde de l'État-major. Le matériel navigant est en grande partie constitué de patrouilleurs et de vedettes de modèles chinois, français et espagnol. Leur nombre est assez difficile à estimer au regard du manque de mise à jour des acquisitions dans

l'ouvrage *Flotte de combat*[128] pour les marines de l'Afrique subsaharienne. Mais pour la plupart, ce sont des patrouilleurs rapides et des vedettes surtout spécialisées dans la surveillance des mers territoriales et des ZEE (**Tableau 12**).Quelques marines possèdent des bâtiments amphibies capables d'assurer le transport léger d'une logistique de guerre et des interventions pouvant aller jusqu'en haute mer. Ces moyens navigants sont souvent combinés avec des moyens aériens des Armées de l'air ou d'une de ses sections dérivées, à l'exemple de l'Aviation Légère des Armées (ALA) au Gabon.

Les sémaphores font partie de ce que l'on peut qualifier de matériels de détection, c'est-à-dire des postes de surveillance le long des côtes. Leur fonctionnement exige une opérationnalité 24 heures sur 24 pendant toute l'année. Ces stations de veille sont équipées de radars et de moyens de communication pour une surveillance visuelle proche et lointaine de la mer. Selon leur localisation et la visibilité recherchée, certains de ces radars ont une portée atteignant 80 à 200 nautiques avec des moyens de projection pouvant permettre une intervention rapide avant l'arrivée des autres acteurs. C'est en théorie les éléments qui composent un poste sémaphore. Dans ce sens, la portée des stations sémaphoriques du Congo (80 à 200 nautiques couverture radar) ou celui de Sao Tomé qui a un radar qui couvre le triangle Limbé-Malabo-Principé, sont des exemples à mentionner. Á cela, il faut ajouter que d'autres moyens de surveillance maritime existent dans ces pays. C'est le cas de certains systèmes de surveillance pour le contrôle des pêches par satellite (MVS, balise argos) et du trafic maritime (VTS, AIS). Certains ports en sont dotés. Ce sont surtout des stations ou des centres d'alerte et de détection qui n'ont aucune capacité d'intervention. Ils gèrent donc l'information pour aider les décisions des acteurs à compétence opérationnelle dont la capacité d'intervention laisse à désirer.

En effet, très peu de ces moyens que nous venons de décrire existent réellement. Pour emprunter les expressions d'Olivier de SAULT (1990) ou de Mickaël MORRIS (1987) lorsqu'ils évoquent la classification des marines mondiales, celles de la majorité des pays africains, surtout des États du golfe de Guinée sont qualifiés de « marines moribondes » ou de « marines symboliques » car les moyens sont dérisoires et ne permettent même pas d'assurer correctement l'intervention même dans les eaux territoriales. Á l'exception de la marine nigériane qui essaie tant bien que mal d'assumer une présence dissuasive dans ses eaux maritimes, les autres correspondent parfaitement à ces qualificatifs. Pour des raisons liées au dysfonctionnement des effectifs (faiblesse, mauvaise répartition, absence de renouvellement, problèmes sociaux internes (manque de motivation, non respect des promotions, etc.)), aux moyens financiers (faiblesse, corruption et mauvaise gestion), à une flotte vieillissante et parfois inadaptée aux conditions de navigation des eaux régionales (absence de renouvellement et manque d'entretien, type de navettes inadaptées à la navigation dans les milieux de mangrove), ces marines sont loin d'avoir une capacité à sécuriser les espaces maritimes et leurs activités (OTSA'A NGUEMA, 2007). Des difficultés parfois internes qui ne trouvent pas non plus l'assentiment favorable d'une coopération avec d'autres acteurs administratifs et juridiques qui participent à incarner l'action de l'État en mer. C'est du moins ce que démontrent certains conflits de compétence entre les différents acteurs maritimes de l'État.

[128] Par exemple, en 2006, la marine gabonaise s'est dotée de 6 vedettes espagnoles de type *Rodman* (4 *Rodman 66* de 20 m et 2 *Rodman 38* de 4 m) spécialisées dans les patrouilles en mer territoriale et en ZEE. Elles ne figuraient pas dans la l'édition 2007 de *Flotte de combat*.

Tableau 12 : Les moyens des marines militaires du golfe de Guinée

Pays	Navires de combat												Aéronautique navale (avions/hélicoptères)	Divers	Effectifs (hommes de troupe + officiers)
	Frégate (FF)	Corvette (PCE)	Chasseur de mine (MH)	Patrouilleurs				Bâtiments amphibies				Vedettes			
				PB	PCL	PBF	PM	LCM	LSM	LCP	LST				
Angola				7									1 Fokker F 127, 2 EMB-111		1500 (2002)
Cameroun				2	1	4		4				23		1 baliseur, 1remorqueur	1250 (2002)
Congo						6						4			800 (2002)
Gabon						4			1	12		6	1 EMB 111 Banderante		600 (2003)
RDC					1							1			1000 (2003)
Sao Tomé												1			
Guinée-Éq.				3								3			120 (2003)
Nigéria	1	2	2				5				1		3 Fokker F27 maritime, 14 Dornier 128-6 MPA, 2 WG-13, 12/BO-15	4 baliseurs, 1 remorqueur côtier	5000 (2003)
Côte d'Ivoire				1				3				3		2 remorqueurs	1100 (2003)
Ghana						4							2 Fokker F 27 400 M	2 baliseurs	1300 (2003)
Bénin						2						2			350 (2003)
Togo												2			200 (2003)

Tableau réalisé à partir des documents suivants :

- l'ouvrage *Flotte de Combat* 2004, Bernard PRÉZELIN, Éditions Maritimes, 1200 p.
- « *Étude sur la stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la CEDEAO* », document du Groupe d'Étude M19-08, 147 p.
- OMAOC : « *compte rendu de la mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde côte en Afrique de l'Ouest et du Centre* » Voir sur le lien : http://www.mowca.org/new%20design/french/indexfr.html (21/02/2010).

Principaux sigles OTAN de bâtiments : **FF** : Frégate, **PCE** : Corvette, **MH** : Chasseur de mines, **PB** : Patrouilleur, **PCL** : Chasseur sous-marin léger, **PBF** : Patrouilleur rapide de tonnage inférieur à 300 tonnes, **PM** : Patrouilleur lance-missiles autre que russe, **LCM** : Chaland transport de matériel, **LSM** : Bâtiment de débarquement moyen, **LST** : Grand bâtiment de débarquement de chars.

Dans le golfe de Guinée, il faut avouer que la distinction entre les acteurs opérationnels et ceux que nous pouvons qualifier d'être à « compétence administrative » se fait bien au-delà de la base des textes réglementaires justifiant de la compétence de chacun. Ces derniers sont les services et institutions administratives et juridiques dont le rôle premier est d'élaborer les textes réglementaires et veiller à leur application dans le domaine maritime. En réalité, la distinction entre ces deux types d'acteurs se fait plutôt à défaut sur la capacité à disposer ou non de moyens d'intervention en mer ou sur le littoral. Ainsi, on constate que même certains acteurs administratifs et juridiques ont la compétence d'intervenir en mer avec leur maigre capacité opérationnelle composée de quelques hors-bords mal entretenus et un personnel très peu qualifié pour des missions en mer. Ils possèdent souvent de petites unités maritimes pour des missions spécifiques (pêche ou surveillance du trafic maritime), mais n'ayant aucun personnel formé et ne pouvant assumer ce genre de mission à long terme, ils reversent donc par défaut leurs attributions aux acteurs opérationnels que sont les marines ou autres services de garde-côte. Ces derniers exercent leur pouvoir de saisie et d'arrestation mais pas de poursuite judiciaire. Or, cela implique parfois d'avoir une approche complémentaire du domaine de la surveillance et de l'intervention maritime (terre-mer-air). Mais force est de constater que chaque acteur souhaite garder ses prérogatives définies dans les textes juridiques malgré l'incapacité réelle à pouvoir les assumer.

Cette dichotomie liée à la séparation du pouvoir d'arrestation ou de saisie en mer et de poursuite judiciaire incarnée par deux types d'acteurs dont la dynamique de coopération est faible est observable dans plusieurs pays de la région. Pour la surveillance des pêcheries par exemple, de nombreux programmes existent au sein des ministères, des agences ou des départements de tutelle pour assurer la police des pêches. Les textes juridiques octroient aux directions des droits de surveillance et d'intervention comme nous l'avons constaté pendant nos investigations sur le terrain. Ce qui suppose d'avoir des unités mobiles (personnel et navire) permettant une intervention directe en mer pour l'arraisonnement d'un navire suspecté ou en flagrant délit de pêche illicite. Mais lorsque les moyens n'existent pas ou n'existent plus, comme c'est le cas au Cameroun, au Gabon et en Côte d'Ivoire, ces départements reversent par défaut leurs attributions de saisie, d'arrestation et de surveillance des pêches aux marines militaires qui, avec des moyens navigants plus conséquents assument ces fonctions mais estiment en contrepartie devoir bénéficier d'une partie de l'amende sur l'infraction constatée pour l'entretien de leur matériel. Un manque de reconnaissance qui est souvent à l'origine de conflits entre les administrations concernées. Ce genre de collaboration entre les administrations mérite d'être revisité afin de tenir compte des préoccupations que peuvent soulever chaque partie impliquée.

III.2.2- … du territoire et ses enjeux

Dans une continuité d'analyse sur les rapports que les États entretiennent avec la mer, des carences sont aussi observées dans la capacité de ces derniers à appréhender d'un côté l'espace maritime comme *continuum* du territoire terrestre, mais aussi cette faculté à réduire ce lien par l'exploitation des ressources halieutiques et des hydrocarbures. Telle est l'identité maritime des pays de la région.

III.2.2.1. Des difficultés à assumer un nouveau maillage territorial depuis la CMB

Il semble que *« Le rapport des États à l'océan mondial est fonction de leur position, mais également de leur morphologie »* (OGOULAT, 2005). C'est en ces termes que l'auteur dressait l'esquisse d'une géo-politique des États riverains de l'Atlantique Centre-Est basée sur l'évolution de la taille et la forme des territoires politiques et d'imaginer comme perspective que cette difficulté de maîtrise de l'assiette territoriale aura inévitablement des incidences sur les rapports que ces derniers souhaitent entretenir avec la mer. Albert Didier OGOULAT semble avoir eu raison.

Effectivement, des trois dernières dynamiques de la formation territoriale des États africains[129], seule la dernière, c'est-à-dire, le découpage imposé par l'Europe coloniale produira une morphologie territoriale définitive que nous connaissons actuellement. Les territoires politiques étant ainsi définis, la maîtrise des assiettes territoriales par un maillage adapté a toujours été la grande difficulté des autorités face à ces logiques de fragmentation venues d'ailleurs. L'absence de « centralité géographique » qu'illustre l'hétérogénéité non maîtrisée des facteurs structurels du pouvoir politique central et de son expression spatiale (capitale ou pôles décisionnels, réseaux de communication centralisé, frontières établis, etc.) témoigne de cette difficulté réelle des États africains en général et ceux du golfe de Guinée en particulier à quadriller le territoire par une dynamique politique d'aménagement. Malgré les efforts des pays comme le Nigéria, Cameroun et la Côte d'Ivoire à travers la volonté de se doter de réseaux de communication de surface fiables, le reste des États demeure dans une stratégie de polarisation mal comprise. Ainsi, dès lors que la difficulté de la maîtrise du territoire continental se posait, Albert Didier OUGOULAT (2005) avait vu qu'elle se poserait également pour la continuité de l'espace national dans le domaine maritime : *« Ce caractère encore « brut » du territoire politique continental en Afrique pose donc, de manière aiguë, le problème de sa continuité au domaine maritime »*.

Au fil de l'histoire, la notion d'État s'est construite sur la base de la souveraineté d'un territoire reposant sur des frontières uniquement terrestres. Les trois éléments fondamentaux de la constitution d'un État que sont le territoire, la population et le caractère de la souveraineté se sont d'abord reposés sur une conception éminemment terrienne avant d'évoluer par des théories plus classiques. Ces dernières seront nourries à l'origine dans la période du mercantilisme qui garantissait l'expansion du commerce maritime par la domination des mers. Et la situation de la région du golfe de Guinée n'est pas une exception en la matière comme le confirme Tarik DAHOU (2009) lorsqu'il déclare que *« l'occultation de la dimension maritime de la souveraineté dans la théorie politique moderne a sans doute nourri le désintérêt des études africaines pour le déploiement de l'analyse politique vers la mer. Pourtant, la politique sur le continent africain a toujours eu partie liée avec ses confins maritimes, qu'ils soient côtiers ou plus lointains »*.

Ainsi, après les indépendances, les postures des États africains sur le maillage territorial n'ont pas fondamentalement changé avec la prédominance de l'espace terrestre comme seul lieu dépositaire de la conscience d'appartenance au territoire national. Notons quand même un éveil progressif à la considération des espaces maritimes par la participation au mouvement de contestation qui avait conduit à la codification des mers par la signature de

[129] Il s'agit de l'étape des grands empires africains, l'irruption européenne vers la fin du XV^{e} siècle et la période qui précédait les indépendances.

la CMB en 1982. Pourtant, ce « pacte des mers » avait donné aux États l'occasion d'étendre leur souveraineté terrestre jusqu'à certaines zones maritimes et de reconsidérer entièrement la notion de territoire national comme lieu d'expression de la politique étatique. De nombreux États ont donc assisté à l'agrandissement de la superficie de leur territoire national avec l'adjonction d'un territoire maritime, pour certains, presque l'équivalent de la superficie terrestre, pour d'autres, voire même un peu plus (**Tableau 13**). Beaucoup d'entre eux héritent donc de ces nouveaux espaces qu'il va falloir nationaliser en fixant les limites et en déterminant clairement les frontières.

Tableau 13 : Les dimensions hypothétiques des territoires maritimes régionaux

	Façade maritime (km)	Superficie terrestre (km^2)	Domaine maritime hypothétique (mi^2)[130]
Angola	1 600	1 246 700[131]	147 000
Bénin	121	112 600	7 900
Cameroun	402	475 440	4 500
Congo	169	342 000	-
Côte d'Ivoire	515	322 460	30 500
Gabon	885	267 667	62 300
Ghana	539	238 500	63 000
Guinée Éq.	296	28 050	82 600
Nigéria	853	923 770	61 000
RDC	37	2 344 860	300
Sao Tomé et P.	209	1 035	-
Togo	56	56 790	300

Tableau réalisé à partir de l'ouvrage de M.K. KAMGA, 2006, *Délimitation maritime sur la côte atlantique africaine*, Bruxelles, Éd. Bruylant, 327 p.

Malgré ces possibilités de territorialisation offertes par la CMB, la dynamique d'appropriation n'a pas eu lieu pour les pays africains en général. Très peu de frontières maritimes entre États riverains dans le golfe de Guinée ont été fixées convenablement comme le fait remarquer Albert Didier OGOULAT (2000) en évoquant l'exception qui concerne le début de délimitation de la frontière nigéro-camerounaise par l'accord de Maroua du 1er juin 1975 qui, par la même occasion prolongeait en réalité l'arrangement germano-britanique du 1er mars 1923 et l'accord de 1973. Il semble de toute évidence que le nouveau maillage du territoire national qui devait découler de la prise en compte de la territorialisation des espaces maritimes n'a pas encore vu le jour dans les États du golfe de Guinée malgré des réalités sous-jacentes des tractations diplomatiques.

Il est à noter qu'à aucun moment de nos investigations, nous avons rencontré des ouvrages ou assister à un discours officiel qui présente une cartographie qui esquisse au moins

[130] Le mille carré (mi^2) est une unité de mesure de surface. Elle représente 1 carré d'1 mille de côté. 1 mi^2 = 2,589988110336 km^2. Selon M.K. KAMGA, 2006, *op. cit.*, ces dimensions maritimes seraient réelles si l'on applique pour la plus part des pays la méthode de l'équidistance dans la délimitation des frontières maritimes de la région.

[131] En considérant l'enclave du Cabinda (7 270 km^2 de superficie terrestre pour 90 km de côte).

la nouvelle superficie et la morphologie des territoires étatiques après la CMB (**Figure 14**). Ces absences de considération du territoire maritime de souveraineté et de juridiction continuent d'assoir psychologiquement l'idée d'un territoire national aux strictes limites terrestres. Or, il n'en est rien. Ces les territoires ont évolué malgré l'impossibilité de doter les espaces maritimes des frontières visibles pour leur délimitation. Il y a donc là un enjeu à définir mutuellement ces frontières afin de donner à la géographie politique contemporaine l'occasion de reconsidérer ces nouvelles formes territoriales et leur histoire. Une nécessité qui impose à la fois une démarche citoyenne et didactique, mais avant tout, d'abord politique. Ainsi, la dynamique visant à obtenir une nouvelle cartographie des frontières sur fond d'accords régionaux est presque inévitable et nécessaire pour régler les tensions. Processus éminemment politico-historique d'ajustement et de réajustement comme le décrit André-Louis SANGUIN (1977) en parlant de l'évolution de la forme et la taille d'un territoire politique, il devient absurde pour les États du golfe de Guinée de ne pas reconnaître la naissance d'une quatrième phase de la formation territoriale amorcée depuis la signature de la CMB.

III.2.2.2. Une forte cristallisation sur les ressources offshore

Avec des territoires maritimes parfois aussi vastes que le territoire continental, c'est la course désordonnée aux ressources offshore qui capte presque toute l'attention que les États portent à la mer. Le rapport de l'État à la mer se résume bien trop tristement à l'exploitation des hydrocarbures. D'ailleurs, cette forte cristallisation sur les ressources offshore explique en grande partie l'origine des désaccords régionaux sur le processus de délimitation des frontières maritimes ainsi que les tensions qu'on peut y observer. Pourtant, a n'en point douter, si l'enjeu pétrolier dans golfe de Guinée est effectivement significatif au regard de l'abondance même de cette ressource et des convoitises qui s'y greffent, il n'en demeure pas moins que d'autres ressources et opportunités méritent aussi une attention.

Le débat sur les énergies est l'un des plus houleux du XXI^{e}. La sécurité énergétique est sans cesse remise en cause dans un contexte selon lequel les ressources énergétiques sont réparties de façon hétérogène et que les régions qui en possèdent polarisent les conflits liés à leur gestion entre les acteurs nationaux, mais aussi entre ces derniers et leur vision du rapport au monde.

Loin d'être mondialement aussi déterminante que le Moyen-Orient (environ 65% des réserves mondiales), la région du golfe de Guinée s'est invitée depuis quelques décennies sur la cartographie mondiale des espaces stratégiques pour les ressources pétrolières. Et, malgré des profils différents de ses pays producteurs[132], l'engouement pour cette ressource ne faiblit pas.

[132] Pour les premiers, les puits sont à maturité, c'est-à-dire après une longue période de production, elle décline (Gabon, Congo, Cameroun). Pour les seconds, la production est plus ou moins stable (Nigéria, Angola). Et pour les derniers, les découvertes et de projections de production sont encourageantes (Guinée Équatoriale, Sao Tomé).

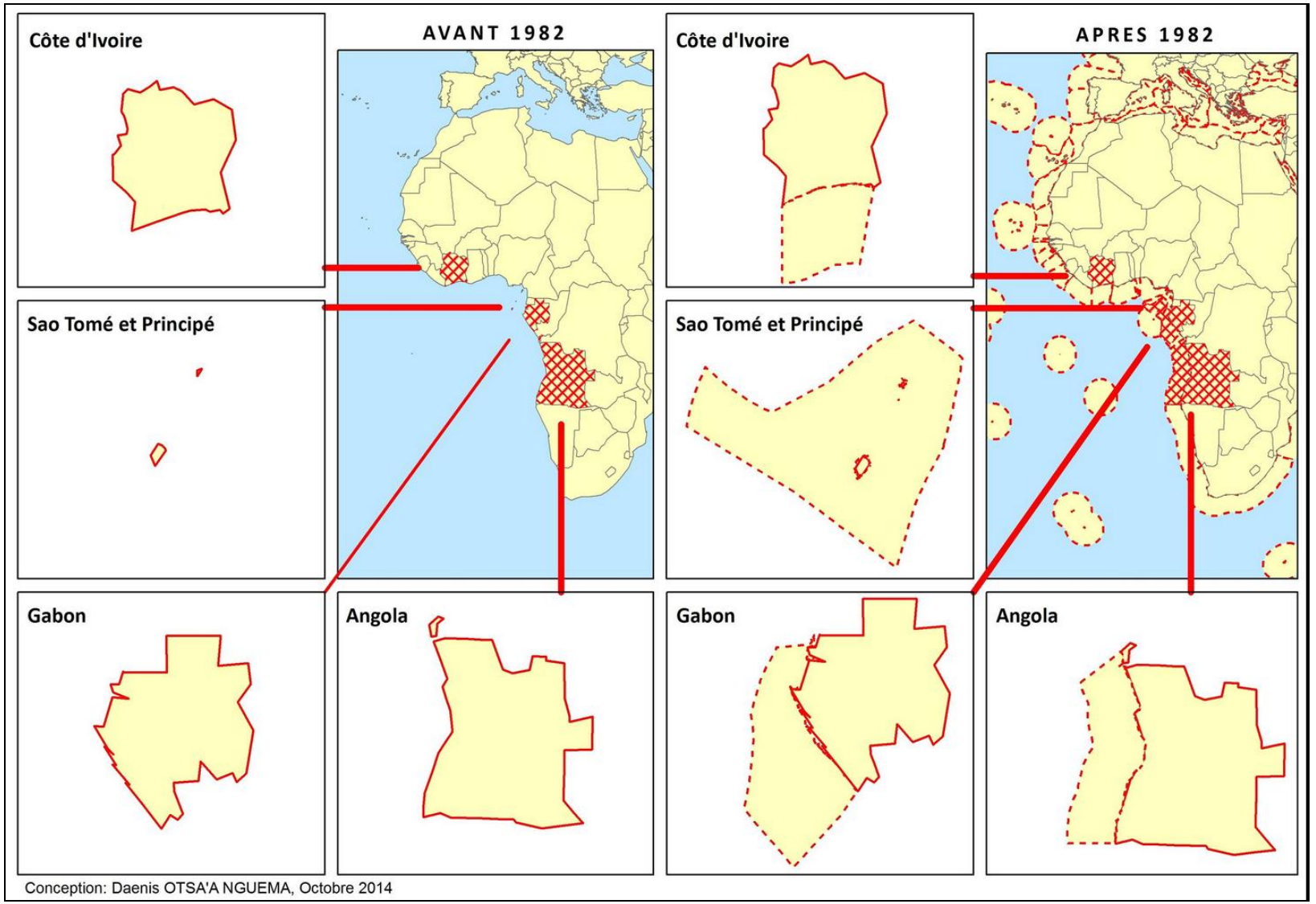


Figure 14: Esquisse sur la nouvelle forme de quelques États du golfe de Guinée après la CMB

Avec 7 à 10% de la part de l'Afrique subsaharienne dans la production mondiale, le golfe de Guinée compte dans ses rangs les plus grands producteurs de l'or noir du continent (Angola et Nigéria) et ceux qui s'apprêtent à jouer un rôle non négligeable à cette échelle à cause des perspectives très prometteuses de leurs réserves (Guinée Équatoriale, Sao Tomé). Avec une stagnation de la production depuis 1996, le Nigéria qui produit 60% du pétrole de la région et gardera encore pendant longtemps cette première place. Actuellement sa production en barils est approximativement de 27 milliards. L'Angola est le deuxième producteur de la région avec une production approximative de 18 milliards de barils. La Guinée Équatoriale fait office de nouvel *eldorado* de l'Afrique Centrale avec ses incessantes découvertes depuis quelques années. Aujourd'hui, on estime ses réserves découvertes à 1,8 milliard de barils dont 1,1 milliard ont déjà été extraits. Sao Tomé est certes loin de connaître un tableau prospectif aussi élogieux que son prédécesseur, mais ses récentes découvertes dans ce domaine font de ce pays insulaire un potentiel candidat au rang des cinq premiers pays producteurs de la région pour les années à venir. Dans ce panorama, le reste des pays de l'Afrique de l'Ouest tentent d'augmenter leur participation à la production régionale, tandis que d'autres en Afrique Centrale tentent de maintenir leur rang (Gabon, Cameroun).

Avec des gisements majoritairement offshore, éloignés des troubles terrestres et donc faciles à évacuer pour des raisons sécuritaires et pour le coût de transport lié par la relative proximité avec les principaux consommateurs mondiaux (UE et États-Unis), cette région offre indéniablement des atouts stratégiques pour les différents acteurs dominants de la géopolitique et géostratégie mondiale. De plus, son pétrole est de bonne qualité[133] et se situe dans une région qui n'est pas caractérisée par l'étroitesse des « points de passage obligé »[134] du transport maritime mondial (**Carte 9**). Autant d'aspects qui attisent les convoitises et contribuent à focaliser les États régionaux sur un simple rapport de prédation des hydrocarbures dans leur relation avec la mer.

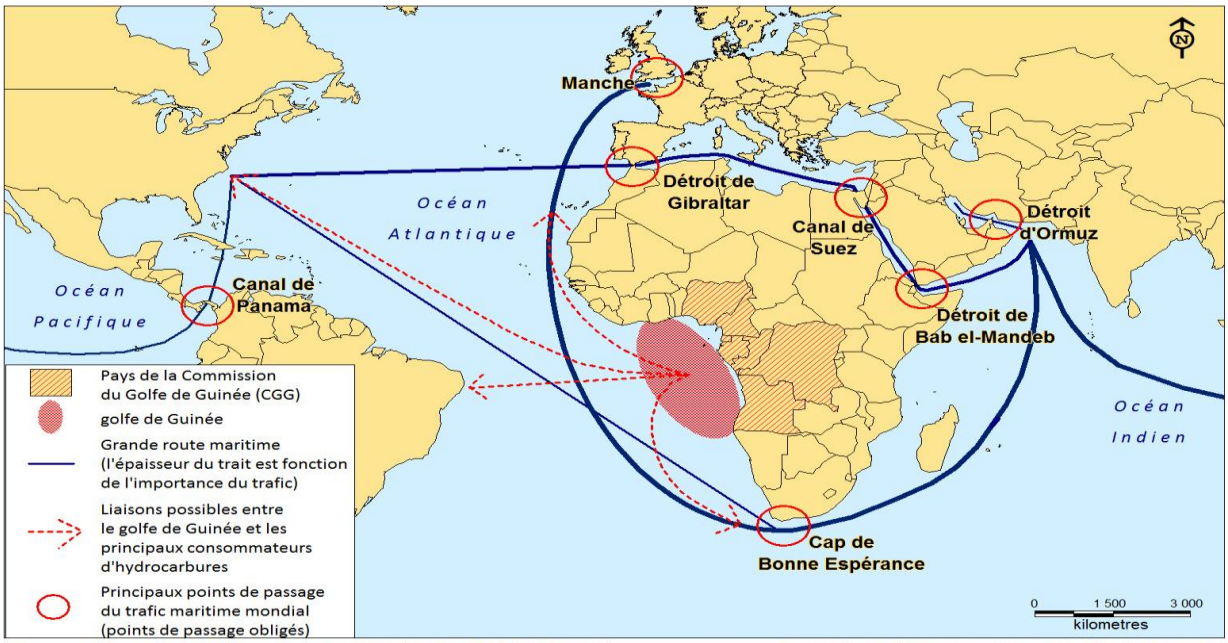
La matérialisation de ce tropisme lié aux hydrocarbures a été bien évidemment de contribuer à singulariser ces économies régionales avec une très forte participation de l'or noir dans les PIB mais aussi comme l'un des facteurs déterminants des rapports internationaux. La disponibilité de la ressource pétrolière devient le nouveau codificateur des rapports *intra* et/ou *inter*-étatiques comme le démontrent les tensions maritimes régionales, et les rapports de coopérations internationales.

En somme, les États se souviennent inéluctablement de leur territoire maritime et des liens possibles avec la terre lorsque des enjeux pétroliers sont en jeu. Leur attente envers la mer s'arrête souvent aux portes de l'enjeu pétrolier. Cette lecture figée sur le pétrole n'a pas également échappé aux nouveaux acteurs du banditisme maritime qui n'hésitent pas à cibler l'industrie pétrolière comme objectif prioritaire de leurs actions malveillantes.

[133] Sa densité API est faible et il contient moins de souffre selon les normes internationales.

[134] Les passages obligés sont les routes de navigation mondiale pour le transport maritime en général et du pétrole en particulier. Ils sont réputés pour leur étroitesse qui les rends sensible aux blocages, aux attaques de pirates et aux accidents de navigation.

Carte 9 : Le golfe de Guinée dans la circulation maritime internationale



Sources : Damian ONDO MANE, 2005 ; Atlas de l'océan mondial (Ed Autrement) *Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011*

Á la lumière de ce qui précède, il semble que malgré une participation à l'élaboration de ce qui au départ pouvait être considéré comme étant le plus grand consensus maritime mondial, les États du golfe de Guinée n'ont pas su tirer profit du processus de territorialisation des espaces maritimes codifié depuis 1982. Il en est de même pour la réglementation des activités maritimes qui baigne dans une mondialisation qu'ils ne maîtrisent pas.

Malgré une position géographique privilégiée et des atouts considérables liés à la disponibilité des ressources halieutiques et en hydrocarbures, ils entretiennent encore des rapports désintéressés et limités avec la mer au regard d'une faible emprise maritime traduite par une structuration institutionnelle et opérationnelle désarticulée entre les différents acteurs et une ébauche de posture d'État en mer réduite à la logique prédatrice. Toutefois, présents à l'aube des premières négociations ayant entraîné à la codification des espaces maritimes, ces États n'ont pu parachever leur dynamique comme l'illustre cette territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes. Une situation qui contribue inexorablement à l'insécurité maritime régionale. Pourtant des efforts ont été également consentis sur le plan institutionnel au niveau national et régional. Qu'en est-il réellement ?

CHAPITRE IV

LE CONTRÔLE DES INSTITUTIONS POUR LA SÉCURISATION MARITIME

Dans ce chapitre, il est question d'apprécier les institutions qui se chargent de près ou de loin des questions de la sécurisation maritime sur le plan national, régional, voire international. Des préoccupations qui portent sur la protection des ressources et la sauvegarde de la vie humaine contre toutes les formes de menaces et de risques. Assurer la sécurisation maritime est une mission réservée à une pléthore d'acteurs qui interviennent dans la conception pluridimensionnelle de la mer. Cette intervention se doit d'être encadrée dans une réflexion stratégique ou une politique coordonnée et cohérente. Le fonctionnement administratif et/ou opérationnel des différents organes de ces institutions doit en principe laisser apparaître une posture ou une attitude des États, ainsi que des éléments de leur collaboration avec les autres acteurs. Une réalité qui doit refléter l'action de l'État en mer à travers ses institutions. Si nous avons évalué celle de la sauvegarde maritime en fin du chapitre précédent, il convient d'apprécier sur le plan des différentes institutions cette posture d'État, si elle existe vraiment, aussi bien à l'échelle nationale (**Section 1**) qu'à l'échelle régionale (**Section 2**).

Section 1 : Les institutions nationales des États dans la sécurisation maritime

Au niveau national, dans chaque pays du golfe de Guinée se côtoie un nombre incalculable d'acteurs pour la sécurisation maritime. Pourtant, une telle fonction reste avant tout du domaine des missions régaliennes de l'État qui, dans ce rôle de monopole de plus en plus contesté, peut avoir recours à d'autres acteurs mais sans pour autant qu'ils se substituent à sa vocation première. Cette collaboration exige de créer et d'entretenir un cadre clarifié et harmonisé pour entretenir des relations interdépendantes entre les différentes administrations publiques, mais aussi entre ces dernières et celles du secteur privé dont l'émergence d'une implication sur ces questions devient une réalité indéniable. Alors, qu'en est-il vraiment des réalités nationales des États du golfe de Guinée ? Nous essayons de répondre à cette question en donnant d'abord un bref état des lieux de la structuration et du fonctionnement des institutions publiques entre elles et avec celles du secteur privé dans le domaine portuaire et de l'offshore. Puis, dans un second temps, nous examinerons les difficultés qui entravent les dynamiques de fonctionnement et les liens de coopérations entre ces acteurs institutionnels.

IV.1.1- Missions et fonctions des institutions nationales

L'action de l'État en mer implique aussi bien une dimension structurelle administrative et opérationnelle dont les marines militaires sont loin d'être les seuls véritables acteurs impliqués.

IV.1.1.1. Missions et formes d'organisation administratives des institutions publiques

Il convient tout d'abord de définir le concept multidimensionnel de la mer selon trois dimensions interconnectées afin de mesurer quelque peu la pléthore d'acteurs qui

interviennent ou qui peuvent intervenir pour incarner la notion de l'action de l'État en mer en matière de sécurisation (**Figure 15**). Il s'agit pour nous dans le cas présent de la dimension géographique par la localisation des espaces maritimes et portuaires comme étant des territoires d'expression des décisions. De la dimension économique comme fondement de l'enjeu de la puissance par la maîtrise des communications et l'exploitation des ressources marines. Et enfin, de la dimension juridique comme volonté de réglementer les espaces et les activités sous la juridiction de l'État côtier.

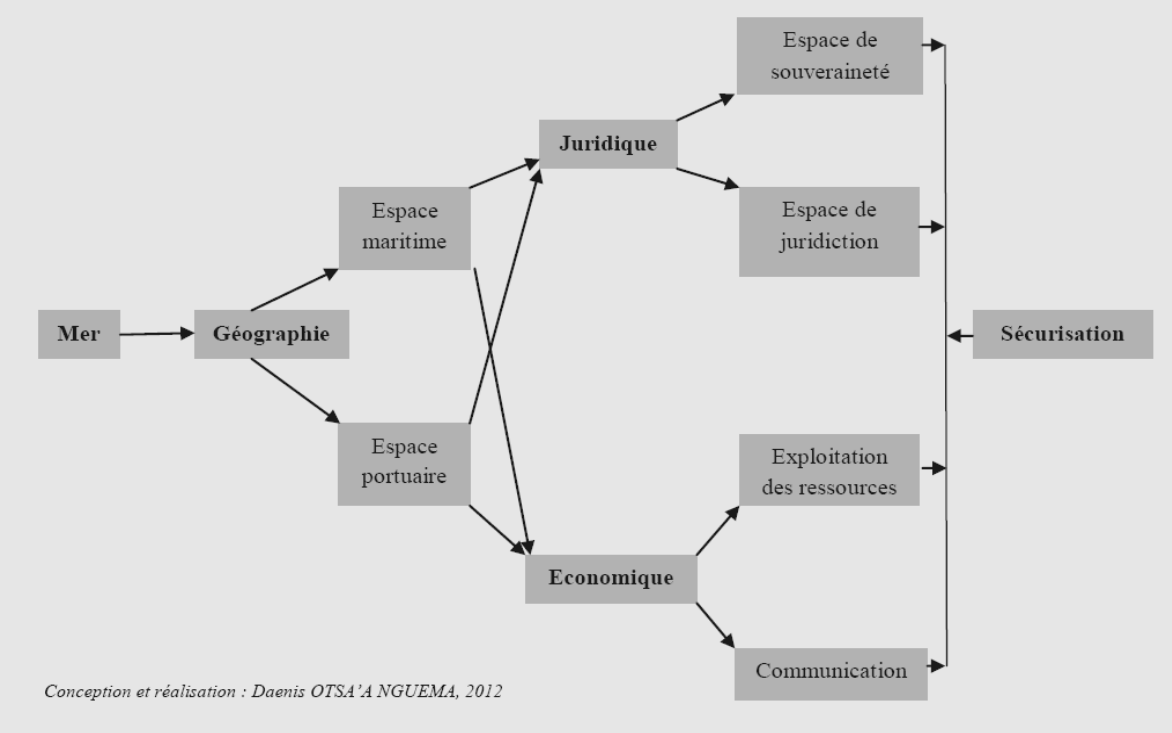


Figure 15 : La pluridimentionnalité du concept de la mer

Chaque dimension, de par sa localisation spatiale ou à travers l'expression des activités du secteur concerné exige l'intervention d'un grand nombre d'acteurs pour la gestion de ce milieu au sens large. Énumérer les missions et attributions de ces nombreux acteurs selon les dimensions présentées et dans chaque pays de la région serait un exercice de longue haleine à cause de l'échelle de notre zone d'étude. Il est plus judicieux d'expliquer les formes d'organisation générales qui prévalent généralement dans la région et qui concernent la structuration des institutions pour espérer en tirer la substance d'une posture reflétant l'action de l'État en mer. Sur cette base, deux modèles d'organisation ressortent. Nous qualifions le premier de modèle à « fonctionnement ministériel », et le second, de modèle à « structure de coordination ».

Le modèle à « fonctionnement ministériel » est tout simplement une forme de structuration des acteurs nationaux qui repose sur un ministère pilote. Un ministère central est donc érigé comme étant l'acteur pilote de la politique maritime de l'État (lorsqu'elle existe et qu'elle est clairement identifiée) et autour duquel toutes les autres institutions publiques (ministères, directions, agences, pôles scientifiques et académiques, etc.) et privées relevant d'autres tutelles sont censées collaborer. C'est l'administration-mère du domaine maritime.

Dans cette forme d'organisation, il faut rappeler que deux cas de figures sont souvent présents (**Figure 16**).

Le premier renvoie à celui où l'ensemble de l'appellation du ministère est entièrement dédié à la cause maritime. C'est le cas du Gabon avec son ministère de la marine marchande et des équipements portuaires. La structure est autonome et possède ses différents services pour remplir les missions et attributions qui lui sont assignées. Les autres institutions doivent collaborer avec elle car elle est dépositaire de l'autorité centrale de l'État dans ce domaine. Dans le second cas, c'est un « ministère fédérateur » dans lequel on retrouve un sous-ministère ou un département consacré à la mer et à ses différentes approches. Là aussi, cet acteur désigné tente de centraliser au mieux la politique de l'État en mer. C'est l'exemple du Cameroun où l'on parle du ministère des transports avec sa direction générale des affaires maritimes et des voies navigables, ou encore en RDC avec le ministère des transports et voies de communication dont relève la direction de la marine et des voies navigables.

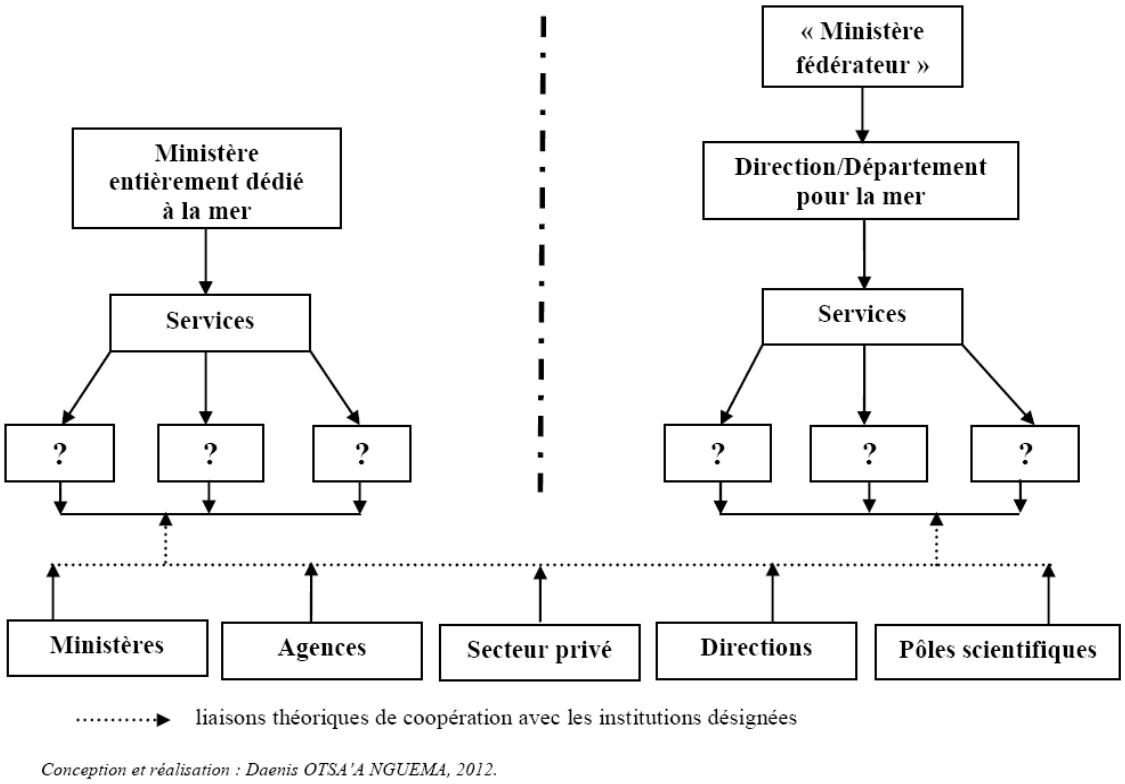
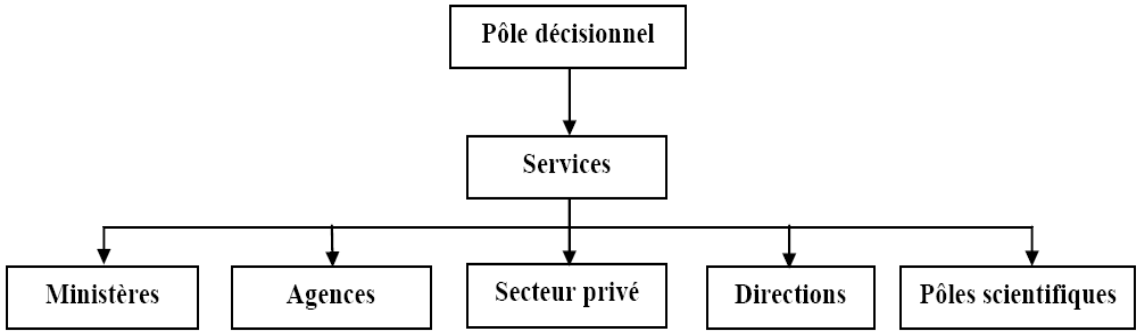


Figure 16 : Le modèle à « fonctionnement ministériel »

En théorie, dans les deux cas de figure, toutes les autres institutions qui ont un lien proche ou éloigné avec le domaine maritime gardent leurs prérogatives mais coopèrent autant que possible avec le ministère concerné ou la direction désignée pour représenter l'autorité centrale de l'État en mer. Cependant, une nuance très importante mérite d'être apportée à ce niveau. L'institution désignée, au-delà de ses propres fonctions qui sont souvent précisées joue le rôle de coordination et de contrôle de la politique de l'État en mer comme une fonction

superposée à ses missions de base. Or, dans ce que nous qualifions de modèle à « structure de coordination », la structuration est différente de la première.

En Effet, dans ce modèle, l'organisation administrative ne repose pas sur un ministère (fédérateur ou non), mais plutôt sur l'existence d'une institution autonome pouvant relever ou non d'un ministère et dont la mission première est de veiller à la coordination de l'action de l'État en mer. Á la différence d'un ministère ou d'une direction qui, en plus de ses missions, tente de coordonner la politique maritime de l'État avec d'autres acteurs qui gardent leurs prérogatives, l'organisation dite de « coordination » est une structure dans laquelle on retrouve une partie ou toutes les prérogatives réformées des autres acteurs au sein des services qui la compose (**Figure 17**). C'est donc un organe interministériel dont la vocation première réside à coordonner l'action de l'État en mer. Dans cette catégorie, on peut citer les exemples de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) en Côte d'Ivoire, du Conseil de l'autorité maritime au Ghana, ou encore du Comité Présidentiel de mise en œuvre de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes (PICOMSS) au Nigéria.



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2012.

Figure 17 : Le modèle à « structure de coordination »

Á travers ces deux grandes distinctions, on peut déduire deux grandes catégories d'acteurs : les « acteurs à compétence opérationnelle » que nous avons déjà décrits dans le chapitre précédent avec la participation massive des marines militaires dans leurs fonctions de service public, et ceux « à compétence administrative et juridique ». Au niveau de chaque État, les acteurs administratifs et juridiques sont ceux qui s'occupent en priorité de l'élaboration des textes réglementaires et de la politique maritime sous toutes ses formes. Selon les appellations et les formules choisies, ce rôle est souvent assumé par un ou des ministères, une ou des directions générales sous tutelle d'un ou de plusieurs ministères, et parfois même la contribution des acteurs privés. Ces institutions peuvent aussi avoir des fonctions techniques pour des interventions en mer reconnues dans les textes instituant leur compétence. Malgré ces diverses qualifications et formes d'organisation administratives selon les pays, l'objectif recherché est sensiblement le même, c'est-à-dire arriver à coordonner la gestion de l'espace maritime et de ses activités sur le plan administratif, juridique et opérationnel. Ces institutions dépendent donc de l'État et reflètent sa posture vis-à-vis de la mer.

IV.1.1.2. Les acteurs privés dans la sécurisation maritime

Selon le degré d'implication ou sous les directives des autorités publiques, les acteurs privés participent à leur manière au volet sécuritaire de l'action de l'État en mer. Au risque de paraître très vague, nous réduisons l'analyse de cette participation dans le domaine de la gouvernance sécuritaire portuaire et de l'offshore à une approche définissant le cadre contractuel du partenariat public/privé.

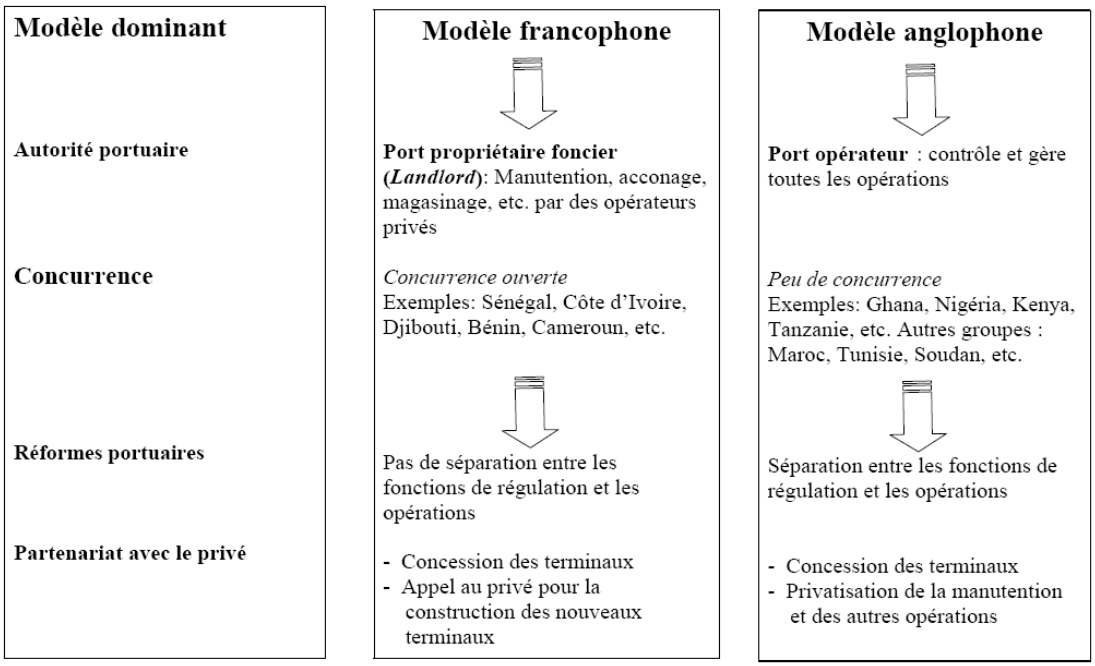
a) Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans la gouvernance portuaire

Jusqu'à une époque récente, la gestion portuaire a toujours été l'exclusivité du domaine public. Mais face à de nombreux dysfonctionnements qui ont entraîné un recul considérable de leur compétitivité sur la scène internationale, les États africains ont entrepris des réformes institutionnelles et une ouverture de la gestion portuaire aux acteurs privés. D'ailleurs, ils ne sont pas les seuls. Pour la plupart des ports africains, ils emboîtent le pas à leurs homologues français sur une dynamique qui a abouti en 1965 à la création des ports autonomes et dont les mutations récentes selon la donne internationale ne cessent de faire évoluer la gouvernance (GUILLAUME, 2012).

Depuis la fin des années 1990, le modèle uniforme d'un nouveau partenariat public/privé reste toutefois difficile à définir au regard de multiples dimensions qu'il peut revêtir d'une région à une autre, d'un pays à un autre ou à l'intérieur même d'un pays.

Dans le golfe de Guinée, les autorités de tutelle des ports font participer le secteur privé selon le modèle de gestion à dominante anglophone et/ou francophone. Le processus consiste tout d'abord à modifier le statut juridique des principes de gouvernance en édifiant une structure autonome à celle de l'autorité portuaire qui se chargera de veiller à l'introduction du secteur privé avec pour effet la séparation franche ou non entre les fonctions de régulation et les opérations. Puis, progressivement, en transformant l'autorité portuaire en un « port propriétaire foncier » (*landlord port*) qui ne possède que les infrastructures, l'État joue le rôle de régulateur et cède sous forme d'un certain type de contrats une partie ou la totalité de la gestion commerciale à des acteurs privés (**Figure 18**). Ce nouveau partenariat public/privé est orchestré dans le golfe de Guinée par les opérateurs multi-ports tels que les « B and B » (Groupes Bolloré et Bouygues) et d'autres acteurs chinois dans la construction de nouveaux terminaux et la modernisation des équipements existants.

Dans les deux cas de figure, la réforme est donc une nouvelle organisation de l'autorité publique avec le secteur privé sous une forme de décentralisation de la gestion de certains services et infrastructures selon le cadre contractuel établi concernant l'occupation du domaine public portuaire (concession ou location) et sur la logique dominante.



Source : Rapport du secrétariat de la CNUCED, 2003, Réformes et place du secteur privé dans les ports africains, 31 p., p. 8.

Figure 18 : Modèles de gestion portuaire avant et après les réformes

Parmi ces types de contrat de location[135], c'est le modèle de concession qui est le plus courant dans la région du golfe de Guinée car il offre une certaine souplesse en matière des droits de regard de l'autorité publique sur l'acteur privé afin que ce dernier respecte la volonté de la politique publique au-delà de ses aspirations au profit et à la rentabilité compétitive. En effet, une concession désigne *« l'acte par lequel la puissance publique, dite autorité concédante, confie, sous la forme d'un contrat, à une personne physique ou morale, dite concessionnaire, le droit de financer, de construire et d'exploiter un ouvrage public dans un but de service public, à ses risques, pendant une période déterminée, à l'issue de laquelle l'ouvrage ou l'équipement faisant l'objet de la concession revient à l'autorité concédante, et au cours de laquelle le concessionnaire, pour recouvrer ses coûts d'investissements et de fonctionnement, et pour se rémunérer, percevra des redevances sur les usagers de l'ouvrage et du service »* (GROSDIDIER de MATON, 1999).

Cependant, ces régimes contractuels sous-tendent également les missions de sécurité et de sûreté du secteur privé au-delà du fait que cette attribution reste une fonction régalienne de l'État dont la coordination est exécutée par l'intermédiaire de l'autorité de gestion désignée. On a l'impression qu'il ne devrait pas y avoir de confusion sur les missions sécuritaires engagées dans le nouveau partenariat à travers le contrat et le cahier des charges annexé à ce dernier parce que le principe de la concession semble clairement les énoncer

[135] Une location ou un bail peut être définit comme étant *« un contrat donnant droit d'utiliser un bien (terrains ou outillages) pour une période donnée contre paiement ou une série de paiements par le locataire au bailleur. Le bailleur conserve la propriété ; la possession et la jouissance sont transférées au locataire. Dans un bail, le locataire n'investit pas. Il bénéficie simplement de l'usage de l'investissement du bailleur »* Voir J. GROSDIDIER de MATONS, 1999, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presse de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1094 p., p. 268.

comme le précise Khalifa Ababacar KANE (2011) lorsqu'il évoque les aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaires au Sénégal. En parlant de contrat, l'auteur indique que *« pendant la durée de l'occupation, l'affectataire exerce tous les attributs de la propriété sur les constructions autorisées et sur les équipements immobilisés »*. En l'occurrence, le secteur privé assure l'efficacité et la compétitivité des opérations dans les parcelles ou installations concédées. Par la même occasion, on pourrait sous-entendre les fonctions liées à la sécurité et à la sûreté des installations, tandis que l'autorité portuaire assure les mêmes fonctions sécuritaires pour l'ensemble du domaine public portuaire ainsi que sur les parcelles non concédées comme le sont généralement le plan d'eau et les quais.

Avec la prise en charge du risque économique par l'investisseur dans le but d'offrir au trafic, des quais et des équipements adaptés, il ne peut négliger l'aspect sécuritaire. Autrement dit, cette vocation des acteurs privés à vouloir faire du profit et à répondre à la demande du trafic régional ou mondial conduit ces derniers inéluctablement à investir dans la sécurisation, gage de réputation d'un espace sain et attractif pour la navigation. Dans la majorité des ports régionaux, ils font appel à des agences privées de sécurité pour un rôle de gardiennage et de surveillance mais aussi à d'autres acteurs pour le respect des normes techniques de construction des installations.

b) Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans le domaine de l'offshore

Les activités de mise en valeur des hydrocarbures passent par plusieurs étapes que l'on peut schématiquement regrouper en trois phases, à savoir, l'exploration, l'exploitation et la commercialisation. Á ce niveau, chaque étape doit se développer dans un environnement qui garantit les normes de sécurité et de sûreté à travers les différents contrats établis et les cahiers de charges. C'est donc l'État à travers les compétences légales reconnues au ministre chargé des hydrocarbures qui organise les procédures d'attribution des contrats, sans pour autant qu'il ne déroge à sa fonction régalienne en la matière et selon les responsabilités de son statut d'État côtier reconnues par la CMB et d'autres conventions internationales.

En principe, le contrat pétrolier met au prise l'État producteur et la société pétrolière, très souvent étrangère, à travers un contrat et dans une large considération, avec un cahier de charges annexé. Ainsi, *« le contrat pétrolier constitue le cadre approprié de mise en œuvre des opérations dans l'industrie pétrolière internationale car c'est lui qui détermine, fixe les conditions de leur mise en œuvre, les droits et les obligations des parties, la procédure de réalisation et le mode de règlement des litiges »* (AKOHOU, 2008). Cependant, il faut dire que l'industrie pétrolière est loin d'offrir une vision aussi simple des acteurs concernés, car selon le type de contrat, de nombreux liens peuvent apparaître entre l'État et le contracteur qui a souscrit un permis ou au sein même des acteurs du secteur privé contracteur (relations de sous-traitance).

Au-delà de nombreux types de contrat[136], l'industrie pétrolière a généralement recours à deux formules. Il s'agit principalement du contrat de concession et du Contrat d'Exploitation et de Partage de Production (CEPP).

[136] Il s'agit d'autres formules de contrat qui font référence à des accords communs de non exploitation d'une zone litigeuse ou à des regroupements d'acteurs privés au sein d'une même structure pour souscrire un même contrat d'exploitation. C'est le cas de contrats tels que le *joint bidding agreement* et l'accord d'*unitilisation*.

Dans le premier cadre, la définition de la concession reste la même que celle évoquée pour le domaine portuaire car il est question d'une autorisation temporaire d'exploitation accordée à la société privée. Cette dernière jouit des droits de recherche et d'utilisation du pétrole sur une étendue donnée sous le contrôle de la structure publique habilitée par l'État pour représenter son autorité comme propriétaire des ressources pétrolières. Dans ce type de contrat où l'État transfère son autorité de gestion et de propriété de la ressource à une structure publique pour gérer le cadre contractuel avec les acteurs privés, on parle de *Joint Operating Agreement* (JOA) ou de J*oint Venture agreement* (JV). Ce type d'accords d'exploitation conjointe où l'État détient les titres pétroliers est très courant dans les États africains depuis les années 1970 avec l'ouverture du secteur pétrolier aux investisseurs étrangers.

Or, dans le CEPP, *« l'État est en partie propriétaire des produits extraits. Il les partage avec toutes les sociétés formant le contracteur qui doit récupérer tous les coûts pétroliers encourus (cost oil) et recevoir une rémunération en nature en disposant d'une part de la production (profil oil). Les États côtiers du Golfe de Guinée ont progressivement adopté une législation propre à ce type de contrat vers la seconde moitié des années 1990 »* (AKOHOU, 2008). Dans ce cas, l'État participe à la production et cela lui permet de disposer d'un pourcentage dans la production et de pouvoir satisfaire la demande nationale, ou même d'exporter avant l'encaissement des redevances et impôts des opérateurs privés qui, eux aussi, sont propriétaires des produits extraits au même titre que l'État. Dans notre région d'étude, les deux types de contrat sont utilisés simultanément ou parfois séparément selon les pays et les acteurs concernés.

La CMB confère à l'État côtier des droits et des obligations dans la réglementation des espaces maritimes souverains et sous sa juridiction en même temps que les activités qui peuvent s'y trouver. Pour les activités liées à l'activité pétrolière en mer, l'État côtier assure la réglementation aussi bien sur les espaces maritimes concernés, les installations pétrolières et le personnel travaillant à bord ou pour le fonctionnement des plates-formes (navires de ravitaillement et du transport du matériel, produits et personnel). En d'autres termes, l'État assume non seulement une surveillance de la réglementation des activités pétrolières sur un plan administratif mais aussi opérationnel par le contrôle technique qu'effectuera l'autorité désignée et d'autres institutions publiques pouvant remplir cette mission. De par ce statut, les États restent les premiers acteurs responsables de la mise en œuvre des lois et conventions internationales, régionales et nationales sur l'industrie pétrolière offshore et sa sécurisation par des mesures techniques et de la protection de l'environnement marin, des installations et des travailleurs. Cette liberté du pouvoir de l'État côtier est quand même garantie par certaines restrictions afin d'éviter des abus qui peuvent entraver de meilleures conditions de la sécurité de la navigation. Il s'agit entre autre des restrictions dans l'exercice des pouvoirs de police en mer où seuls les agents officiellement habilités peuvent l'incarner, c'est-à-dire qu'en réalité, seuls les acteurs du service public peuvent remplir ces missions dans le cadre des fonctions régaliennes de l'État.

En réalité, qu'importe le type de contrat sur l'occupation du territoire offshore, le constat dressé est que la société privée ou le groupe d'opérateurs composant ce secteur en tant qu'entrepreneur ou maître d'ouvrage tentent toujours de veiller du mieux possible à ce que toutes les opérations soient effectuées dans le strict respect des règles de la sécurisation. De par le caractère des exigences techniques et financières très onéreuses des opérations pétrolières en mer mesurées par l'investisseur, il est parfois mieux placer pour évaluer l'impact d'un non- respect des conditions sécuritaires sur le processus de commercialisation

visant à rentabiliser son investissement. Par déduction, il a intérêt à faire des efforts dans l'application des règles de la sécurisation dont les principes sont édictés par l'État côtier et le cadre international. Parmi ces principes imposés, il y a la protection de l'environnement marin, des installations et du personnel sur les plates-formes par la mise en place de mesures et mécanismes visant la prévention (étude d'impact ou de surveillance continue de l'environnement), le contrôle des opérations et de la responsabilité de la sûreté à l'intérieur des zones concédées.

Mais en réalité, quel bilan peut-on dresser sur la dynamique de ces institutions publiques et de la participation du secteur privé en matière de sécurisation maritime ?

IV.1.2- Les limites des institutions nationales

Les difficultés sont non seulement nombreuses mais sensiblement les mêmes lorsqu'on tente d'évaluer la sécurisation maritime nationale. Nous avons choisi de les expliquer d'abord à travers la perception du rôle de l'État dans l'évolution du paradigme de la menace relevant de l'après-guerre froide dans le domaine maritime avant d'évoquer à proprement dit les difficultés de ces institutions.

IV.1.2.1. Une faible prise en compte de l'évolution du paradigme de la menace maritime

C'est depuis l'Antiquité que la mer a commencé à jouer un rôle déterminant pour la découverte du monde inconnu et l'attitude des États dans la formation de la puissance. Le traité de Tordesillas en 1494 fut certainement l'un des premiers actes marquant une nouvelle ère des rapports entre les États et la mer. Cette initiative historique a révélé que la découverte du monde inconnu par les océans ainsi que leur contrôle et l'appropriation de richesses deviennent le baromètre des nouvelles relations en les États (VIGARIÉ, 2005b). Au fil du temps, la mer est donc devenue un vecteur d'expansion, d'ambition et d'expression des forces politiques des États. Ainsi, elle réaffirme son enjeu comme objet de convoitise pour les richesses qu'elle regorge, ou comme espace de projection dont le contrôle devient nécessaire pour exprimer une posture, celle de la puissance, mais aussi comme espace d'expression des acteurs.

Les États côtiers jouissent de l'aubaine géographique que leur confère la position de disposer d'une façade pour développer le transport maritime, l'exploitation des richesses ainsi que les doctrines stratégiques permettant de préserver ces atouts. Malgré ces prédispositions « naturelles », c'est donc à chaque État de déterminer ses liens avec la mer au gré d'un long processus historique de maritimité des peuples et de maritimisation des économies avec des logiques sécuritaires adaptées aux différentes périodes de son évolution dans ses rapports internes, mais aussi avec le monde extérieur dont la fin de la bipolarisation a marqué un tournant décisif dans l'évolution du paradigme de la menace.

Il est évident que la fin de la guerre froide fut déterminante dans l'appréhension de nouveaux rapports de force entre les États en matière de défense et de sécurité nationales par la disparition de la menace « symétrique » avec la chute de l'Union soviétique et par la même de l'idéologie du communisme. Bien avant, l'opposition entre deux superpuissances, combinée avec la menace atomique, conditionnait l'équilibre des deux grands blocs en présence qui résumaient les relations internationales à travers les États satellites qui ne

pouvaient s'extraire de cette bipolarisation. La fin de cette période marque donc l'ouverture d'une nouvelle ère sur l'incertitude de la menace et des acteurs pouvant l'incarner. De plus, cette période marque aussi le début des effets brusques de la mondialisation qui commencent à se faire sentir en même temps que l'apparition de nouveaux acteurs dans la gestion de la « chose publique ». Dans ce nouveau contexte, la refondation des missions et du rôle des armées se posait avec beaucoup d'intérêt, bien plus encore pour celles africaines qui étaient restées sur des idéologies sécuritaires de l'État colonial et postcolonial (BANGOURA, 1992), loin des nouvelles réalités maritimes et des aspirations sociales des peuples.

En effet, sur le plan historique des idéologies sécuritaires des armées africaines, Dominique BANGOURA (1992) précise que *« les premières troupes africaines en période coloniale sont des forces répressives chargées de mâter les révoltes et soulèvements des populations civiles et les mutineries contre le pouvoir »*. Au soir des indépendances, cette logique n'avait guère fondamentalement changée. Au contraire, elle s'enracinait dans la volonté des régimes politiques d'éloigner les forces armées de leurs missions de défense et de sécurité du territoire national et des citoyens pour les focaliser sur la protection du régime autoritaire en place avec la formation des troupes d'élite et autres pour remplacer ou suppléer ces armées. Cette connivence mal maîtrisée avec le pouvoir politique marque donc le détournement et la dénaturation des missions des armées dans leur rôle primordial d'assurer la défense de l'intégrité territoriale, des institutions ainsi que la vie et la survie des populations. Elles se retrouvent résumées dans une sorte d'allégeance politique. Une logique qui n'est pas sans conséquence dans les relations qu'elles entretiennent avec la société dans la mesure où la volonté d'avoir une armée au service du pouvoir politique est contradictoire avec la fonction d'intégration des diverses ethnies qui composent la population parce que les dirigeants préfèrent recruter des éléments fiables, acquis à la cause du pouvoir en place.

Les forces armées sont souvent négligées au profit des troupes d'élite qui sont mieux entraînées, mieux équipées et entièrement vouées à la protection rapprochée du président de le République et de la minorité dirigeante. Cependant, de façon générale, les armées africaines contemporains sont à la solde du pouvoir exécutif qui n'a d'ambition que de protéger ses intérêts qui, au regard de la faible capacité opérationnelle des marines militaires, sont certainement loin des mers malgré l'évolution des enjeux liés à ce domaine. La mission de défense et de sécurité de l'intégrité territoriale s'en est elle-même trouvée profondément modifiée par cette approche strictement continentale. Marc-Louis ROPIVIA (2003) en fait également le constat lorsqu'il trouve que les forces terrestres en Afrique centre-atlantique bénéficient de plus de moyens suprêmes que les forces navales pour effectuer leurs missions.

Or, nous savons que la politique militaire ou la stratégie générale des forces armées n'est pas une émanation parallèle à celle de la conduite générale de la politique d'un État. Comme le précise Raymond ARON (1987), *« les intérêts militaires d'un État sont effectivement primordiaux à divers points de vue, mais ils demeurent malgré tout partiaux. C'est le chef de l'État qui est en mesure d'envisager l'ensemble de la conjoncture, la pluralité des intérêts pour en dégager l'intérêt ultime, en fonction duquel il prendra sa décision »*. Et pour de nombreux États côtiers africains, et particulièrement ceux du golfe de Guinée, il semble de toute évidence que cet intérêt ne réside pas dans le domaine maritime malgré l'abandon de l'hyper-militarisation des armées au lendemain de la guerre froide. Pourtant, depuis cette période, le milieu maritime est en proie à la croissance des lectures sur ses enjeux. Des enjeux qui n'ont pas laissé indifférent de nombreux acteurs non conventionnels dont certains ont ressurgi des abysses historiques pour venir contribuer à la multiplication (et

même à la naissance) des menaces et des risques liés au partage et à l'utilisation du domaine. L'amorce de cette ère de la « menace asymétrique » semble être passée quelque peu inaperçue dans les pays du golfe de Guinée au regard des moyens et de l'état de fonctionnement des institutions nationales pour la sécurisation.

IV.1.2.2. Le cafouillage des institutions publiques nationales

Les difficultés que rencontrent les institutions nationales en matière de sécurisation maritime sont nombreuses. Cependant, les faibles moyens consentis et l'absence d'une politique de coordination sont certainement l'une des grandes difficultés pour expliquer les manquements observés sur l'action de l'État en mer en matière de sécurisation. Nous déclinons surtout cette absence de coordination à travers les formes d'organisation administrative évoquées et le manque de cadre juridique définissant de manière claire la participation du secteur privé dans la sécurisation maritime.

a) Absence d'une politique de coordination des institutions publiques

L'un des problèmes majeurs dans les pays du golfe de Guinée est la qualité des institutions qui sont jugées « trop faibles » pour assurer l'action de l'État en mer. Une grande faiblesse marquée par des moyens financiers et logistiques dérisoires, voire inexistants au niveau du personnel qualifié, moyens techniques, faible cadre réglementaire, application lâche des lois et absence de clarté dans la définition des missions des différentes administrations impliquées dans le domaine maritime. Il en découle un véritable cafouillage lié à ce manque de coordination traduit par des problèmes liés au double emploi des compétences des acteurs, des chevauchements, une absence de définition des rôles et bien d'autres aspects.

Le fait d'avoir focalisé notre analyse sur les formes d'organisation des institutions publiques et non sur les missions à proprement dit répond au souci de savoir si les nouvelles structurations que nous percevons aujourd'hui règlent l'épineux problème du cafouillage constaté dans les anciens modèles. Autrement dit, est-ce que l'action de l'État en mer est pour autant mieux coordonnée, mieux structurée et efficace de nos jours à travers ces institutions ?

Pour avoir analysé l'exemple français du point de vue de la structuration des institutions publiques pour l'action de l'État en mer, on remarque une certaine organisation qui s'appuie sur deux échelles, sur le plan nationale et de la région, et qui vise à affirmer l'autorité de l'État central en mer. Sur le plan national, la coordination ainsi que le pôle décisionnel de la politique publique maritime et du littoral sont assurés par le Secrétariat Général de la mer qui est un service du Premier ministre. Et au niveau régional, c'est l'autorité de police générale en mer qui est incarnée par le Préfet maritime. Cette fonction est assumée par un militaire (amiral). Les autorités des deux niveaux veillent à l'unicité et à la coordination de la politique de l'État en mer à travers l'implication des administrations disposant de compétences et de moyens en mer ainsi que les acteurs du ministère de la défense dont la marine nationale est au premier rang. Par cette forme d'organisation administrative, l'État souhaite affirme son autorité centrale en mer au même titre que dans l'espace terrestre. Le domaine spatial maritime est donc considéré comme un lieu d'expression de l'autorité étatique au même titre que les territoires politiquement aménagés et intégrant la planification de l'espace national dans son ensemble. Nous reviendrons plus en détail sur les mécanismes et principes qui traduisent cette volonté du maillage territorial.

Or, dans les deux formes d'organisation administratives que nous avons évoquées pour les États du golfe de Guinée, nous percevons à peine l'esquisse d'une posture d'État dans sa relation avec la mer par la réorganisation de ses institutions publiques. Effectivement, le modèle à « fonctionnement ministériel » est théoriquement le plus problématique dans les relations interdépendantes des acteurs car chaque institution souhaite garder jalousement les prérogatives de ses missions sur la mer. La collaboration avec l'institution centrale est souvent plus théorique que pratique ou réelle. Très peu d'acteurs externes à l'institution désignée coopèrent réellement pour harmoniser l'action de l'État en mer. Les efforts consentis à ce niveau se font plus par défaut de moyens que par des textes légiférant sur les responsabilités des uns et des autres. Ce modèle est très décrié car il permet un foisonnement des responsabilités et des moyens des acteurs de la mer sans véritablement veiller à l'unicité, à la cohérence et à la coordination de la politique de l'État. C'est ce qui a occasionné au fil des années l'émergence du modèle dit à « structure de coordination ».

Ce modèle est récent. Il fait son apparition dans les administrations du golfe de Guinée dans la première décennie des années 2000 pour la plupart des exemples cités. Il marque une volonté des États côtiers de cette région à mieux structurer et harmoniser l'action de l'État en mer à travers l'implication de toutes les administrations disposant de compétences et de moyens pouvant agir et/ou réglementer le domaine maritime. C'est une phase non négligeable de la réflexion sur l'organisation structurelle de la pensée maritime qu'avaient déjà amorcée les États maritimes avec la création des agences et autres structures de coordination ou de coopération à diverses échelles (locale, nationale, régionale). L'avènement des structures de coordination pour le fait maritime global est donc récent et assez varié selon les États régionaux. C'est d'ailleurs pour ces raisons que le modèle rencontre encore quelques difficultés pour ce qui est de la reconnaissance de son autorité auprès d'autres administrations aussi compétentes.

Malgré des efforts de définition du rôle et de la fonction d'une structure de coordination, l'organe créé a du mal à faire accepter son autorité et ses prérogatives auprès d'autres administrations qui ont également compétence dans le domaine maritime. Aucune administration ne souhaite véritablement se défaire de ses missions ou même de les réformer après la création d'une telle structure. C'est le constat que nous dressons d'après nos investigations sur le terrain. Nous pouvons citer comme exemple le cas de la DGAMP en Côte d'Ivoire qui, malgré des missions et des attributions bien définies tente tant bien que mal de faire respecter son autorité dans le domaine portuaire à Abidjan ou encore dans ses missions de sécurité et de sûreté maritimes. Par son manque de moyens, cette autorité maritime de coordination tarde à se frayer un chemin comme décideur du secteur maritime et portuaire ivoirien. Et, lorsqu'une telle institution y arrive parfois, une autre difficulté la guette. C'est incontestablement le risque de déséquilibre qu'elle fait peser sur la prise en considération des concepts de sécurité et de sûreté.

L'un des reproches souvent adressés aux structures de coordination de la région est qu'elles se penchent sur un seul secteur au détriment de l'autre. Les questions de sûreté sont souvent au cœur même de ces structures, délaissant ainsi le domaine de la sécurité et de la protection de l'environnement. Ce sont donc des structures parfois très déséquilibrées où le fait maritime à travers les différentes institutions compétentes et impliquées est partiellement considéré. C'est effectivement la remarque adressée au PICOMSS au Nigéria ou encore à l'autorité de coordination en Angola qui sont plus orientés vers la considération des problèmes liés à la sûreté.

Au total, la question de la coordination et de l'orientation d'une politique de l'État en mer est encore loin de trouver une véritable vision stratégique, ne serait-ce qu'à travers les formes d'organisation des institutions publiques que nous venons d'analyser. Il en est de même pour le secteur privé qui tente de trouver sa place dans un cadre réglementaire qui définit encore de manière très lâche sa participation dans la sécurisation maritime.

b) Un faible cadre réglementaire définissant la participation du secteur privé

Dans le domaine maritime du golfe de Guinée, l'autorité de l'État se caractérise par une impuissance manifeste à assurer convenablement l'action de l'État en mer. Pire encore, à clarifier véritablement son rôle d'initiateur et de régulateur dans les relations que les autorités publiques doivent entretenir avec le secteur privé dans le cadre contractuel des acteurs portuaires et de l'activité pétrolière en mer.

Il faut d'abord admettre que dans le golfe de Guinée, le cadre contractuel définit quand même quelques directives sur le rôle de l'opérateur privé en matière de normes techniques de sécurité dans la construction des installations, la gestion des activités afférentes, la protection de l'environnement et la sûreté des espaces concédés dans le domaine portuaire et de l'offshore. En revanche, il n'est nullement mentionné de façon claire les obligations précises de ce dernier en la matière. Les États restent juridiquement cramponnés au principe des fonctions régaliennes même lorsque la réalité d'une pratique démontre le contraire par une mise à jour flagrante des incapacités.

Pour le secteur privé portuaire, il faut reconnaître que la difficulté principale demeure dans le flou des régimes juridiques qui consacrent leurs liens avec les acteurs publics en matière de pratique de sécurisation. D'abord, l'autonomie de la gouvernance portuaire est un principe encore assez relatif dans les pays du golfe de Guinée. Le statut de structure autonome que les ports sont censés incarner avec une participation accrue du secteur privé reste encore dérisoire au regard de la forte participation des agents publics à des postes clés dans les administrations de la gouvernance portuaire. C'est du moins ce que traduisent certaines difficultés relevant de la communication entre les autorités des deux secteurs sur la vision que chacun souhaite donner à ses activités.

Ensuite, une autre réalité est celle de comprendre que dans le cadre d'un contrat de concession, le secteur privé peut être très hétérogène. Il peut donc y avoir conflit de compétence au sein même de ce secteur ou entre ce dernier et le public. Pour le premier cas, l'exemple du régime juridique de la sous-traitance est une parfaite illustration parce qu'il invite à se poser la question de savoir si l'acte de la sous-traitance constitue au même titre que la concession une véritable délégation de service public. Il semble qu'il n'en est rien car l'action crée plutôt une superposition de contrats différemment du régime initial passé avec le concessionnaire comme le précise Khalifa Ababacar KANE (2011). Pour l'auteur, la sous-traitance n'entraîne donc aucune subrogation des missions du sous-traitant à celles du concessionnaire initialement prévues. Par la même occasion, la question sécuritaire devrait rester à la charge du concessionnaire et de l'autorité de gestion désignée selon les termes du contrat. Or, ce n'est pas si simple. Si les liens censés définir le partage des missions sécuritaires sont théoriquement plus ou moins clairs, les observations prouvent que l'opérateur privé portuaire tente tant bien que mal d'assurer ses responsabilités en la matière

dans la partie concédée, tandis que l'autorité publique désignée peine très souvent à remplir les siennes. Il n'est pas très étonnant de constater que dans les ports du golfe de Guinée, les espaces concédés à des opérateurs privés sont généralement les mieux sécurisés. Pourtant, cette participation du secteur privé n'est mentionnée dans le contrat, non pas comme une obligation précise mais très souvent comme une directive. En réalité, sur cette question, il se produit un glissement subtil et inavoué des fonctions sécuritaires de l'autorité publique vers celles de l'opérateur privé qui, dans la recherche du profit pour un retour d'investissement n'hésite pas à assurer ce genre de missions parfois bien au-delà de son périmètre contractuel. Toutefois, dans la majeure partie des cas, les fonctions de police portuaire ne sont pas en principe concédées. Cette attitude quelque peu démissionnaire des autorités publiques nationales est encore plus flagrante dans l'exploitation de l'offshore.

Si certaines législations pétrolières régionales sont plus ou moins précises sur la protection de l'environnement, elles le sont encore moins sur les normes de sécurité que doivent suivre les opérateurs pétroliers pour les plates-formes et le personnel travaillant à bord comme pour leur fonctionnement. Il semble de toute évidence que là encore, les contrats et le code pétrolier ne contiennent que des dispositions directives à ce sujet et non des obligations précises clairement formulées à en croire les révélations de la thèse de Marie-Josiane ETEME (2012) qui portent sur les aspects juridiques des contrats pétroliers d'exploration et d'exploitation en mer. Ainsi, malgré le fait de n'avoir de réels moyens ou capacité de vérification, des exigences sont réclamées par l'État aux opérateurs privés et à leurs sous-traitants en matière de protection de l'environnement et des normes de sécurité des plates-formes et des opérations pétrolières, celles de la sûreté restant encore très imprécises. On constate une réelle balance de la juridiction en la matière, est-ce le signe d'un vide juridique ou d'une nécessité de redéfinir le cadre contractuel sur cet aspect ? En tout cas, entre d'un côté l'impuissance des autorités publiques désignées à déléguer à quiconque une telle mission sécuritaire, et de l'autre, une forme d'incapacité à les assumer elles-mêmes, la question mérite d'être sérieusement traitée pour le bien du partenariat public/privé en matière de sécurisation.

Marqué par la grande complexité des normes techniques des installations en mer et leur financement onéreux, le secteur pétrolier est certainement celui où l'autorité des États côtiers est difficilement vérifiée en matière de sûreté sur et aux alentours des plates-formes. Pour se protéger des actes de piraterie, les opérateurs n'hésitent pas à faire appel à des sociétés privées de sécurité dont les compétences vont bien au-delà du simple gardiennage que l'on peut observer dans les ports régionaux. Une réalité très peu reconnue par ces opérateurs et moins évidente à prouver.

C'est donc en l'absence d'un véritable cadre juridique et d'une impuissance sous-jacente et inavouée des autorités publiques que les opérateurs privés « imposent » leur participation sur la question sécuritaire. Pour assurer la sécurisation de leurs activités, ils n'hésitent pas à investir ce genre de missions et à s'affranchir de certains vides ou imprécisions juridiques du cadre contractuel. Cette participation est très peu réglementée et encore moins basée sur une logique de bonne foi ou de manière désintéressée car elle est plutôt conçue pour garantir la protection du profit de l'investisseur. Dès lors que cet équilibre est rompu par un coût élevé des investissements sécuritaires par rapport au profit de l'activité impliquée, il ne sera pas étonnant d'assister à un désintérêt total ou partiel de cette participation du secteur privé. La prudence est de mise pour les États du golfe de Guinée afin concilier en des termes clairs ce partenariat public/privé en matière de sécurisation maritime.

Section 2 : Entre gouvernance et limites des institutions régionales et internationales

Par organisation régionale, nous entendons la définition de Pierre-François GONIDEC (1987) lorsqu'il parle des organisations internationales africaines comme étant des *« regroupements d'États souverains appartenant au continent africain et aux îles avoisinantes, dotés d'une certaine personnalité internationale et d'un appareil permanent qui leur permettent d'entreprendre la réalisation des objectifs définis par l'acte de fondation »*. Sauf que dans notre cas, le champ géographique de ce regroupement d'États est limité à l'échelle de la région du golfe de Guinée et donc des différentes organisations contemporaines se trouvant à l'intérieur ou quelque peu transversales à cet espace délimité. En raison de la multiplicité et de la variété de ces organisations, nous considérons celles à caractère politico-économique et exclusivement maritime tout en excluant pour le moment les unions ou communautés monétaires qui, avec des statuts juridiques distincts et complexes très souvent reposent sur les mêmes espaces mais avec des objectifs et des origines parfois différents.

En principe, les organisations régionales rencontrent des difficultés similaires à celles mentionnées dans les institutions nationales. Il n'est donc pas surprenant de retrouver certaines caractéristiques dans l'évaluation de leur politique de fonctionnement. Pour autant, loin de céder à la facilité d'analyse que soulève un tel constat redondant, nous examinerons le rôle de ces dernières ainsi que certains projets phares dans le cadre de la sécurisation maritime régionale. Il en sera de même pour l'implication de certains acteurs internationaux dans les voies potentielles de collaboration régionale.

IV.2.1- Organisations régionales et acteurs internationaux de la sécurisation maritime

Sur des motifs politico-économiques terrestres et maritimes, ces différents ensembles présentent une région assez contrastée (**Carte 10**).

IV.2.1.1. Les organisations régionales politico-économiques et la mer

Nous considérons comme organisations régionales politico-économiques des structures dont la priorité réside dans l'intégration et la coopération des politiques économiques sous-régionales avec une dimension prioritairement terrestre. Dans ce contexte, il s'agit principalement de la CEDEAO et de la CEEAC (**Cf. Carte 10**). Nous nous limitons à une brève présentation de ces organisations tout en essayant d'extraire la relation potentiellement existante ou non avec le secteur de la sécurisation maritime au niveau de la structure organisationnelle ou d'éventuels projets et opérations.

Depuis sa création par le traité du 28 mai 1975 comme organisation de la promotion pour la coopération et l'intégration économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la CEDEAO compte aujourd'hui quinze États membres. Cette Communauté est constituée de trois États enclavés (Mali, Niger et Burkina Faso), un État insulaire (Cap Vert)[137], un État

[137] La République du Cap Vert rejoint la Communauté en 1976.

semi-insulaire (Guinée-Bissau et son archipel des Bijagos) et de dix États côtiers du Sénégal au Nigéria.

Carte 10 : Les organisations régionales du golfe de Guinée



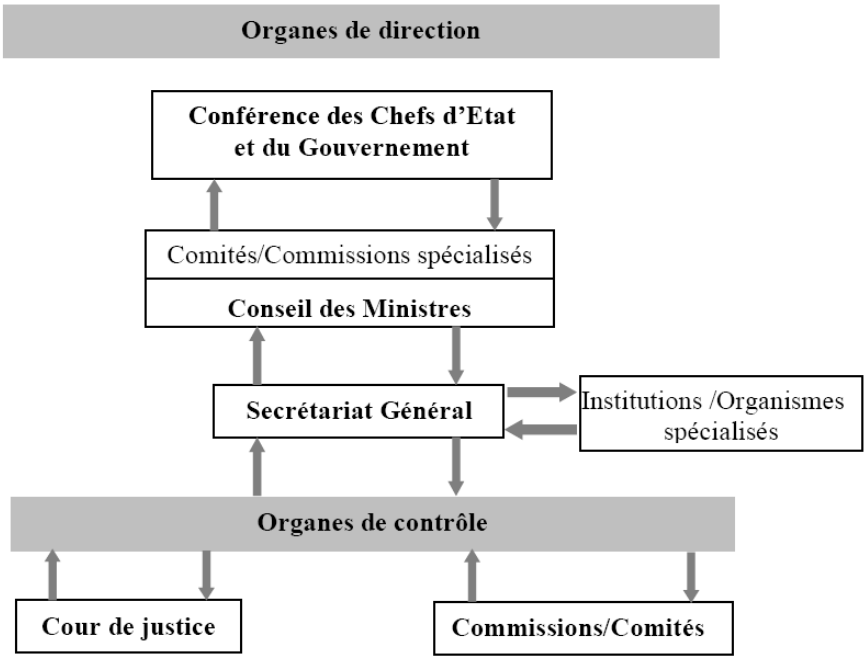
Moins ancienne que la CEDEAO et sur les mêmes principes, la CEEAC a été consacrée par le traité de Libreville le 19 octobre 1983. Elle compte dans sa forme actuelle dix États membres suite au retrait du Rwanda en 2007, dont trois États enclavés (Burundi, Centrafrique, Tchad), un État insulaire (Sao Tomé et Principe), un État semi-insulaire (Guinée Équatoriale) et cinq États côtiers du Cameroun à l'Angola.

Depuis leur création, les attributions et objectifs de ces organisations ont bien évolué, à l'exemple de leur implication dans la gestion de la paix en Afrique au niveau de chaque région (BALDE, 2005) ou même à l'intérieur des États, rendant ainsi assez ambiguë la compréhension du principe de « non-ingérence dans les affaires intérieures des États ». Mais en général, elles interviennent dans des domaines d'activité très larges et variés dont le traitement du problème exige le dépassement de l'échelle d'un État. Avec la prédominance affichée du critère politico-économique, des liens sociaux, culturels, scientifiques, voire militaires s'entremêlent dans ces logiques régionalistes.

Pour la plupart, la structure institutionnelle repose sur des modèles sensiblement similaires avec des appellations ou fonctions qui peuvent différer d'une région à une autre. Elle est généralement composée de nombreux organes dont les principaux sont la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement qui est l'instance suprême qui détermine la politique générale, les grandes orientations et décisions de la Communauté ; un Conseil des Ministres de la Communauté qui se charge de formuler des recommandations à l'intention de la Conférence pour toutes les actions reflétant la politique générale de la Communauté ; une Cour de Justice pour le respect du droit dans l'interprétation et l'application du traité instituant la Communauté et ses décisions ; un secrétariat général qui est le principal administrateur exécutif qui prépare et exécute les décisions et orientations du Conseil et de la Conférence ; et enfin, différents Comités/Commissions techniques et consultatifs qui, dans un esprit d'harmonisation et de coordination créent, étudient, instruisent et agissent sous la responsabilité du Conseil des Ministres dans des domaines spécifiques ou des programmes communautaires à l'échelle nationale ou régionale (**Figure 19**).

C'est à l'intérieur de ces nombreux domaines d'action, plus particulièrement dans certains organismes et commissions/comités spécialisés que s'inscrivent les problèmes du secteur maritime par des besoins d'harmonisation et la coordination des règles de transport, de préservation de l'environnement marin et de la sécurisation dans son ensemble. Une telle préoccupation viserait d'abord les États côtiers appartenant à ces organisations, puis, dans une large mesure, les États de l'*hinterland* qui ne peuvent se passer de relations avec la mer par l'intermédiaire des premiers.

Il est difficile de préciser exactement à partir de quel moment le fait maritime apparait dans l'histoire des processus de formation et de structuration des organisations régionales. Cependant, nous ne pouvons nous empêcher de penser qu'il était déjà timidement présent dès l'apparition des premières unions douanières et communautés économiques. Avec l'évolution des enjeux maritimes, mieux encore, de l'insécurité avec les questions de criminalité maritime et les risques de pollution de l'environnement, les organisations ont commencé à y consacrer une place beaucoup plus importante à travers quelques organismes internes spécialisés et avec l'exécution des projets et opérations au-delà de la considération générale qui prévalait.



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013

Figure 19 : Structure institutionnelle simplifiée des organisations régionales

Dans le cadre de la CEEAC, cette prise de conscience est par exemple marquée par la création et la réactivation de certains organismes et programmes spécialisés depuis la première décennie des années 2000. Pour la coordination, l'harmonisation et le développement des pêcheries dans les ZEE des pays côtiers membres[138], on réactive la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP)[139]. Sur le plan opérationnel de l'insécurité maritime grandissante, on assiste en 2009 à la création du Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC)[140] au sein de la CEEAC pour l'exécution de nombreux programmes complémentaires dont un projet phare fut à l'origine de sa création, celui sur la « Stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX[141] et favorisant la synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la CEDEAO » (**Encadré 5**).

[138] Les États membres de la COREP : Cameroun, Guinée équatoriale, Sao Tomé et Principe, Gabon, Congo, RDC, Angola.
[139] La COREP a été créée par la Convention relative au développement régional des pêches dans le Golfe de Guinée signée le 21 juin 1984 à Libreville au Gabon, où est abrité le siège actuel.
[140] C'est un organisme spécialisé rattaché au Secrétariat de la CEEAC et dont le siège est à Pointe-Noire (Congo).
[141] COPAX : Conseil de paix et de sécurité de l'Afrique Centrale. C'est une instance de la CEEAC.

Encadré 5 : La sécurisation maritime dans la CEEAC

Face à la montée en puissance des menaces liées au banditisme dans les eaux maritimes nigérianes et à leur expansion dans la sous-région à l'ouest mais aussi à l'est avec des actes visant des banques dans les villes côtières ou pouvant déstabiliser la sécurité régionale par la mer, les États de la CEEAC décident à Libreville le 23 février 2008 par le conseil des ministres du Conseil de Paix et de Sécurité de l'Afrique Centrale (COPAX) d'instruire la Commission de Défense et de Sécurité (CDS) pour élaborer les termes de référence d'une stratégie commune de sécurisation des intérêts vitaux en mer et pour favoriser sa synergie avec la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et la CEDEAO.

Après quelques mois de travail effectués par un groupe d'experts qui ont eu le mérite de poser les jalons de la coopération par la mise en œuvre d'un cadre réglementaire, d'une vision stratégique reposant sur quatre piliers (création d'une structure communautaire et de la conférence maritime, d'un groupe de travail et de textes fondamentaux), d'une division de l'espace maritime sous-régional en quatre zones d'opération partant de la frontière entre le Cameroun et le Nigéria jusqu'à celle entre l'Angola et la Namibie[142], puis, finalement en trois zones (A, B, D) (**Carte 11**) et des moyens majeurs d'intervention et de financement ; les quatre Etats de la CEEAC les plus affectés – le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et Sao Tomé et Principe – signent le 6 mai 2009 un accord technique établissant les modalités d'une sécurité collective et créent le même mois le Centre Multinational de Coordination (CMC) à Douala. En août de la même année, ils se mettent d'accord sur un plan de surveillance et de patrouilles communes de la zone D à laquelle appartiennent les États les plus affectés en ciblant particulièrement la « piraterie », la pêche illégale, les trafics de drogues, l'immigration clandestine et la pollution marine. C'est la première année de lancement du plan de *Sécurité Maritime* (SECMAR 1) qui marque également la création en octobre du CRESMAC.



Carte 11 : Les zones de sécurisation maritime de la CEEAC

Malgré des progrès qui ont émaillé les difficultés de mise en place d'autres opérations collectives, les efforts de communication entre les CMC respectifs, les problèmes de financement et de logistique, les tentatives d'implication d'autres organisations régionales (CGG, CEDEAO, OMAOC, etc.) ; les chefs militaires des quatre pays décident sur une évaluation positive – dont nous doutons – de remettre un second plan de surveillance en février 2011 (SECMAR 2). Il semble de toute évidence que l'évaluation de SECMAR 2 est sans appel sur un constat au succès en demi-teinte comme le démontre le compte rendu de la réunion bilan qui s'est tenue du 1er au 3 août 2012 à Douala.

Au-delà de la persistance de quelques menaces et des efforts déployés pour les contenir, le rapport dresse les points saillants des limites dans le manque de communication entre les navires en mer et les CMC ou entre ces derniers et les États, les insuffisances des moyens navals et humains engagés dans la zone D, aggravées par le retrait du patrouilleur gabonais, l'inexistence de moyens logistiques et humains de certains Etats pour une mise à disposition sous commandement du CMC de la zone, la disparité des cadres juridiques et législatifs en matière d'action de l'État en mer, la non implication de tous les acteurs maritimes, la nécessité d'une redéfinition des menaces avec la prise en compte des efforts à accroitre dans l'immigration clandestine et le cabotage transfrontalier, et enfin, particulièrement le manque de financement et d'appropriation de cette initiative par tous les États membres comme le démontre l'état encore embryonnaire du CRESMAC[143].

[142] Au départ du projet, selon les termes de référence, pour assurer une patrouille unique de toute la zone d'opération qui s'étend sur 3 307 km pour une superficie totale d'environ 1 224 912,9 km^2, il faudrait 168 heures (7 jours) de navigation à la vitesse de 15 nœuds, l'espace maritime sous-régional fut divisé en quatre zones (A, B, C, D). Rapport d'étude du projet, octobre 2008, 147 p.

[143] Site de référence : www.ceeac-eccas.org, « Réunion bilan du Plan SECMAR 2 de la zone D du golfe de Guinée », [en ligne] le 5/11/2012.

Pour la CEDEAO, même si elle ne possède aucun organisme spécialisé exclusivement dédié aux problèmes de la mer et à sa stratégie de sécurisation, l'existence d'un sous-comité de sécurité maritime témoigne de la volonté de tisser et de renforcer les liens maritimes entre les États de l'Organisation et même bien au-delà. En effet, sur le plan des États membres, parmi de nombreux programmes, il y a depuis 2011 l'exécution du projet de « Stratégie intégrée de sûreté et sécurité maritimes de la CEDEAO » qui vise des opérations conjointes, une approche progressive de la coopération bilatérale et multilatérale, l'élaboration et l'harmonisation de la réglementation maritime sous-régionale ainsi que l'implication et l'incitation des États à la délimitation claire et consensuelle de leurs frontières maritimes, les trafics de déchets toxiques, d'armes, de drogues et d'humains, et l'immigration clandestine. La considération du transbordement illicite comme menace majeure à la sécurité et la sûreté maritimes est également abordée depuis novembre 2011. Elle exige la détermination des zones réglementaires de transbordement autorisées et l'implication des États ainsi que de tous les acteurs maritimes.

Dans le cadre de la coopération transrégionale de ces deux organisations, des partenariats existent aussi, notamment celui sur la coopération multidimensionnelle pour les questions de sécurisation maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre en général, particulièrement dans le golfe de Guinée. Des projets qui portent sur un cadre réglementaire et opérationnel par l'élaboration de conventions et d'opérations conjointes entre les forces navales des deux Communautés. Le programme de la CEEAC sur la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer est justement un exemple de coopération transrégionale comme l'évoque le terme « *...favorisant la synergie avec ...* ».

Il faut dire qu'en général, depuis quelques années, la majorité des programmes et projets maritimes des différentes Communautés respectives visent aussi la coopération transrégionale et internationale comme le montre la présence de différents acteurs lors de la première réunion du 23 octobre 2012 à Libreville (Gabon) du Groupe Technique et du Comité de Pilotage préparatoire du sommet des chefs d'États et de gouvernement pour la mise en œuvre de la résolution 2039 (2012) du Conseil de Sécurité des Nations unies sur la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée[144].

IV.2.1.2. Les organisations maritimes régionales

Ce que nous qualifions d'organisations maritimes régionales sont des regroupements d'États dans un cadre exclusivement lié à la gestion du domaine maritime et ses préoccupations. D'autres aspects sont à mettre à l'actif de ces regroupements à l'exemple de l'appartenance des pays membres qui ne repose pas forcément sur des États d'une même organisation politico-économique, ou encore, le fait que leur champ géographique dépasse quelque peu notre zone d'étude. Ce ne sont pas non plus des regroupements qui sont en fait des organismes spécialisés issus des précédentes organisations analysées. Tenant compte de ces paramètres, il s'agit principalement de la CGG et de l'OMAOC (**Cf. Carte 10**).

[144] Cette réunion a réuni les acteurs des organisations suivants : CEEAC, CEDEAO, CGG, Bureaux Régionaux des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale (UNOCA et UNOWA). Pour les prochaines réunions, le Groupe Technique et le Comité visait son élargissement à d'autres acteurs tels que l'OMAOC, l'OMI, l'ONUDC et l'UA. Ces différentes tractations ont contribué à la tenue du Sommet de Yaoundé 2013.

Le traité instituant la CGG a été signé à Libreville le 3 juillet 2001 même si la réunion des États du 18 au 19 novembre 1999 à Libreville (à l'initiative de l'ancien président nigérian Olesungun OBASANJO) posait déjà les jalons de cette organisation dans le but d'examiner les moyens de préserver la paix et la stabilité dans la sous-région. La CGG dont le siège se trouve à Luanda (Angola) compte en son sein un total de huit États partant du Nigéria à l'Angola. Dans ce groupe d'États membres, on compte six États côtiers (Nigéria, Cameroun, Gabon, Congo, RDC, Angola), un État semi-insulaire ou semi-continental (Guinée Équatoriale) et un État insulaire (Sao Tomé et Principe). Créée pour incarner un cadre *« de concertation pour la coopération et le développement, ainsi que la prévention, la gestion et le règlement des conflits »*[145] régionaux liés aux activités et richesses naturelles des territoires maritimes, elle ne s'est pas pour autant désintéressée des problèmes circonscrits au domaine continental qui traduisaient la conflictualité sous-régionale lors de sa création (conflits au Congo, en RDC et en Angola). L'article 6 du Traité l'instituant reconnait la création de six principaux organes dont les attributions sont presque identiques à ceux des structures institutionnelles des organisations régionales politico-économiques. On note donc la présence de la Conférence des Chefs d'États et de Gouvernement, le Conseil des Ministres, le Secrétariat et le Mécanisme arbitral ad hoc qui atteste même de l'idée d'un cadre juridique de règlement des conflits.

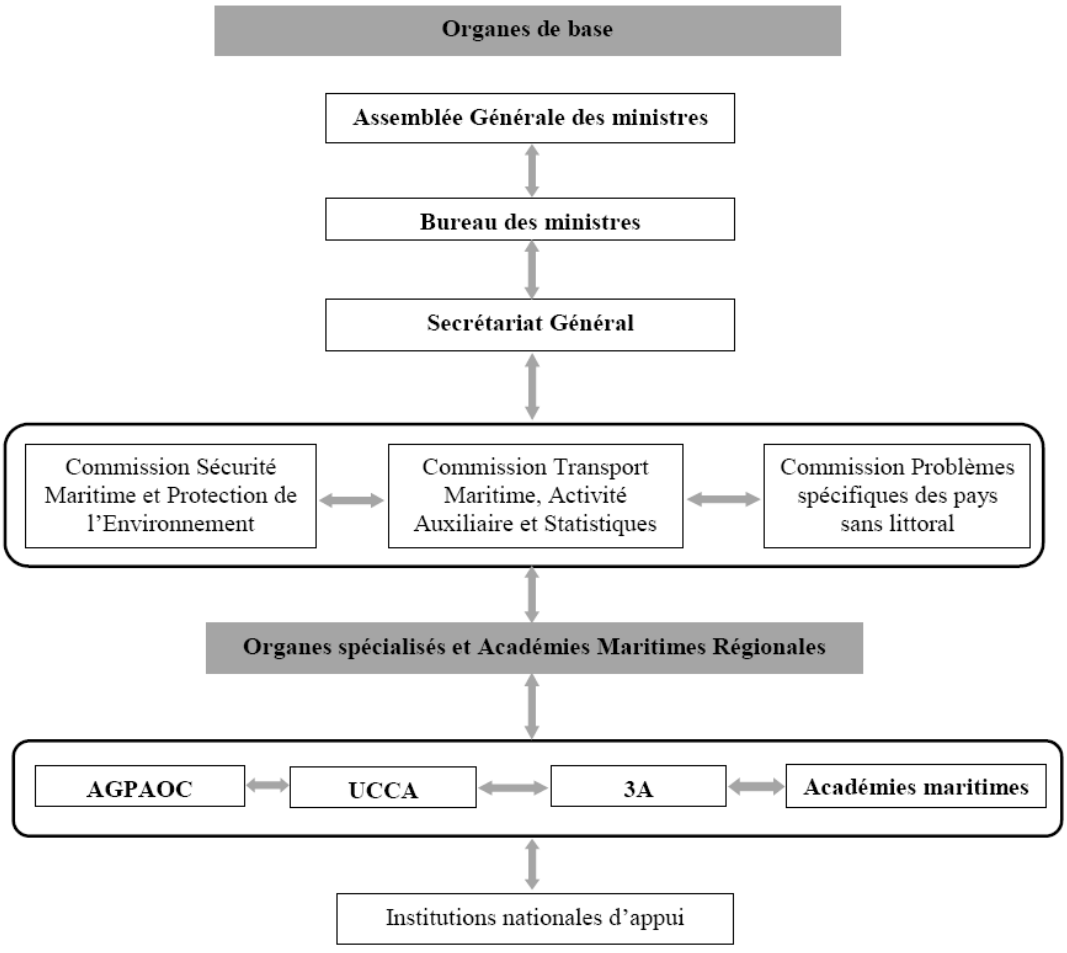
Quant à l'OMAOC, depuis sa création en mai 1975, elle s'occupe de l'harmonisation des politiques du transport maritime et d'un large éventail de projets et de programmes en rapport avec le domaine maritime des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, mais aussi à l'échelle internationale pour des initiatives de coopération. L'Organisation compte vingt cinq États membres dont vingt pays appartiennent à la façade atlantique allant de la Mauritanie à l'Angola sur la façade atlantique et cinq États enclavés où l'ouverture au commerce international s'effectue par les ports de cette région (Burkina Faso, Centrafrique, Mali, Niger, Tchad). Autant dire, presque tous les États qui composent les deux grands ensembles régionaux que sont la CEDEAO et la CEEAC, à l'exception du Burundi (**Cf. Carte 10**).

Selon l'article 3 de la Convention portant institutionnalisation de l'OMAOC, la structure est organisée de la manière suivante : trois organes de base qui sont l'Assemblée Générale des ministres, un Bureau des ministres et un Secrétariat Général qui gère trois Commissions spécialisées désignées à l'Assemblée Générale, trois organes spécialisés qui *« fonctionnent sous l'égide du Secrétariat Général et appliquent, dans leurs domaines respectifs, les orientations définies par l'Assemblée Générale de l'Organisation »* que sont l'Association des Armements Africains (3A), l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC). Trois académies maritimes régionales dont l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan (ARSTM), l'Académie Maritime Régionale d'Accra (RMA) et l'Académie Maritime du Nigéria à Oron (MAN). Et enfin, au bas de l'échelle, se trouve une logique de coopération avec les Institutions nationales d'appui des pays membres pour faciliter la transmission des recommandations et préoccupations dans une approche ascendante (de l'État à l'Organisation) ou descendante (de l'Organisation à l'État) (**Figure 20**).

Les organes de base jouent un rôle capital dont il convient de préciser quelques aspects. Contrairement aux organes de base des organisations régionales politico-

[145] Dans le quotidien gabonais *L'Union,* n°7162, Libreville, 19 novembre 1999, p. 2.

économiques où le Conseil des Chefs d'État reste l'instance suprême de décision, dans l'OMAOC, l'Assemblée Générale, qui est son équivalent, est composée uniquement de ministres chargés des transports maritimes des États membres. Elle définit la politique générale de l'Organisation. Quant au Bureau, il est chargé de suivre l'exécution des décisions de l'Assemblée Générale, d'aider le Secrétariat Général dans la mise en œuvre de ces décisions, de servir de première structure consultative avant le Secrétariat Général pour des domaines spécifiques et de proposer des solutions ponctuelles aux problèmes soulevés. Au-delà des attributions qui lui incombent par les dispositions du règlement intérieur, du règlement financier et du statut du personnel, le Secrétariat Général est l'organe exécutif des missions et recommandations de l'Assemblée Générale à travers les organes et commissions spécialisés, les académies maritimes, et bien d'autres fonctions inhérentes aux tâches administratives.



Réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013

Figure 20 : Organigramme du système OMAOC

Dans son rôle tout azimut du domaine maritime, l'Organisation s'est investie dans de nombreux programmes et projets en intégrant véritablement le volet de la sécurisation maritime durant les années 1990 à 1998 dans des objectifs visant à renforcer les capacités de l'État du pavillon et de l'État du port, l'assistance aux administrations maritimes, le développement de la formation et de la réglementation nationale des navires de pêche ainsi que la mise au point des plans d'urgence nationaux et sous-régionaux en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures. L'année 1999 marque un tournant décisif de cette Organisation car c'est à cette période qu'elle reçoit l'actuelle dénomination d'OMAOC anciennement appelée CMEAOC/TM. Tout en révisant ses objectifs, attributions et sa structuration organisationnelle à cette période là, elle aborde une approche plus intégrante des États membres et d'une vision transitive des politiques protectionnistes à la libéralisation. Un nouveau regard fut alors porté sur les services du transport maritime et de transit de la région dans l'objectif de les rendre plus rentables et compétitifs dans un environnement plus sécurisé et moins pollué.

Pendant l'année 1999 et même après, l'Organisation continuera de veiller à l'exécution de ses programmes et projets dont certains restent emblématiques de la sécurité et de la sûreté maritimes. C'est effectivement le cas dans le renforcement des capacités de contrôle du navire en collaboration avec l'OMI qui a conduit à la signature et à la mise en place en octobre 1999 du *Mémorandum d'Entente d'Abuja* (MOU d'Abuja). Le contexte de la sûreté est entretenu par les efforts de mise en œuvre du code ISPS dans les États membres et un projet de création d'un réseau sous-régional intégré de garde-côtes. Par souci d'efficacité, l'Organisation avait scindé la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en quatre zones. La zone 1 regroupant la Mauritanie, la Gambie, la Guinée Bissau, le Cap Vert et le Sénégal qui était censé abriter le centre de coordination basé à Dakar. La zone 2 se composait de la Guinée, la Sierra Léone, le Libéria, le Ghana et la Côte d'Ivoire avec la ville d'Abidjan pour accueillir le centre de coordination. La zone 3 réunissait le Togo, le Bénin, le Cameroun, la Guinée Équatoriale et le Nigéria, avec comme centre de coordination Lagos. Et enfin, la zone 4 avec le Gabon, la RDC, Sao Tomé et Principe, l'Angola et le Congo, Pointe-Noire abritant le centre.

Enfin, on peut aussi noter ses efforts dans l'entretien et le renforcement de la coopération maritime régionale et internationale avec l'incitation des États membres à signer les conventions de l'OMI sur les menaces et risques maritimes ainsi que sur la formation du personnel marin. Ce dernier volet de la formation étant bien entendu appliqué dans les académies maritimes régionales.

IV.2.1.3. Vue d'ensemble des acteurs internationaux dans la sécurisation maritime régionale

Il faut d'abord distinguer ces acteurs internationaux pour présenter leur influence dans la sécurisation maritime du golfe de Guinée. Sur la base d'une implication dans les soutiens divers et incitation aux projets maritimes régionaux, nous les regroupons en trois catégories qui ne sont pas forcément exclusives l'une de l'autre et dont la considération simultanée est parfois nécessaire pour mieux apprécier l'influence et l'interconnexion des acteurs et moyens mobilisés. Il s'agit de ceux que nous qualifions d'« acteurs-États occidentaux », les organismes internationaux des Nations Unies, en l'occurrence celles de l'OMI et le PNUE, et enfin, d'autres partenaires internationaux tels que l'UE, l'UA.

a) Les « acteurs-États occidentaux » : la France et les États-Unis

Au-delà des programmes purement militaires comme celui des États-Unis avec le commandement unifié pour l'Afrique (*United States Africa Command*) depuis 2008 dont l'acronyme est AFRICOM, ou encore de la France avec le Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix (ReCAMP)[146] depuis 1997, l'activisme politico-militaire et sécuritaire de ces deux grandes puissances n'a cessé de croître et de se diversifier dans la région du golfe de Guinée au fil des années. Une évaluation des enjeux maritimes et de la nécessaire sécurisation a conduit ces acteurs à reconsidérer leurs stratégies de relations diplomatiques avec les États régionaux.

En effet, depuis les débuts des années 2000, la France et les États-Unis mènent conjointement ou séparément dans la région du golfe de Guinée un véritable ballet diplomatico-militaire sur les questions liées à la sécurisation maritime. En parallèle aux actions de l'UE, la France continue de se servir de ses réseaux privilégiés avec certains États de la région pour protéger et sauvegarder ses intérêts stratégiques et économiques en aidant ces pays riverains à mieux incarner l' action de l'État en mer . Sa participation à de nombreux projets et programmes maritimes régionaux n'est plus à démontrer comme le prouvent certains aspects opérationnels tels que la mission *Corymbe* ou la multiplication de nombreux exercices de formation effectués avec sa marine militaire auprès de celles des pays du golfe de Guinée (Passex). Mise en place depuis 1990, *Corymbe* est expliquée par les autorités françaises comme étant un *« acte de diplomatie navale, participant des fonctions stratégiques anticipation et prévention, (…) qui permet d'engager à tout moment depuis la mer des moyens dans cette zone qui s'étend de la frontière sud Sénégal à la frontière nord de l'Angola »*[147]. Complément maritime du dispositif français pré-positionné en Afrique occidentale, la mission participe également de la présence dissuasive de la France pour lutter contre les activités maritimes illicites dans la région. Il faut aussi signaler que de par ses efforts et son influence internationale, la France a co-parrainé la résolution 2018 du Conseil de Sécurité de l'ONU sur la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée et y consacre pour son application un fonds de solidarité prioritaire depuis septembre 2011 pour renforcer les capacités sécuritaires maritimes des pays comme le Bénin, le Ghana, le Togo, voir même dans toute la sous-région.

Pour les Américains, le programme de l'*Africa Partnership Station* (APS) mis en place depuis 2007 dans le but d'aider les pays africains à construire et améliorer l'environnement de la sécurisation maritime est également un symbole fort de cet engagement. Outre des actions de coopération civilo-militaire, ils usent aussi de diverses approches et programmes politiques, techniques et financiers qui impliquent la mer et sa sécurisation comme celui visant à instaurer la transparence dans la gouvernance du pétrole, ou encore le financement de certains exercices militaires dans la région.

Á n'en point douter, le rôle de ces deux acteurs est prépondérant. Au-delà d'une lutte concomitante de re-positionnement stratégique dans la région, il semble qu'on s'achemine sur un partage des rôles d'influence dans certains espaces de la région. Ainsi, en évoquant l'imbroglio du jeu des partenaires dans la sécurité régionale sous influence, un rapport d'analyse de l'*International Crisis Group* en novembre 2011 ne manque pas de souligner l'éventualité de cette complicité en la France et les États-Unis : *« Á l'avenir, les États-Unis et*

[146] La Grande Bretagne et les États-Unis ont également participé à la conception du programme ReCAMP.

[147] Voir l'article suivant : « Corymbe, base mobile permanente dans le golfe de Guinée », in *Brèves marine*, n°144, avril 2012.

la France s'acheminent vers un partage des rôles. Les premiers s'occuperaient de la sécurité maritime, tandis que l'assistance de la seconde prendrait la forme d'un soutien militaire logistique aérien et terrestre »[148].

Cependant, malgré cette influence considérable, la France et les États-Unis ne sont pas les seuls « acteurs-États » qui convoitent le golfe de Guinée par la mer et sa sécurisation. D'autres pays comme la Chine, l'Inde, le Brésil et l'Afrique du Sud entendent aussi jouer un rôle déterminant dans la région dans les années à venir.

b) Les organismes internationaux des Nations Unies : les projets du PNUE et de l'OMI

Deux projets font l'objet de notre attention pour les organismes des Nations Unies. L'un porté par le PNUE concerne le programme des « mers régionales » avec l'adoption de la convention d'Abidjan, et l'autre, sur le projet régional de l'OMI pour l'application de la convention SAR 1979.

Dans le cadre de la protection de l'environnement marin et côtier africain, le PNUE a soutenu l'élaboration de la convention d'Abidjan pour la coopération en matière de protection et de développement du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (convention d'Abidjan 1981) et de nombreux programmes régionaux de coopération comme celui des « mers régionales ». C'est une approche régionale pour la prévention, la réduction et la lutte contre la pollution du milieu marin, des eaux côtières et des eaux fluviales connexes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Pour l'application de cette convention, l'espace « Afrique de l'Ouest et du Centre » va de la Mauritanie jusqu'en Afrique du Sud. Autant dire tous les pays côtiers de l'OMAOC en plus de la Namibie et de l'Afrique du Sud. Ce découpage est superposé à l'identique de celui du programme des mers régionales qui considère une partie de l'espace maritime de l'Afrique du Sud (côté Océan Atlantique) comme faisant partie de l' « Afrique de l'Ouest et du Centre », et l'autre partie (côté Océan Indien) comme appartenant à la région de l'Afrique de l'Est régie par une convention jumelle à celle d'Abidjan dans l'Océan Indien (convention de Nairobi 1985). Compte tenu de sa position particulière à cheval sur deux océans, la protection de l'environnement marin et côtier serait régie par deux conventions jumelles qui reflètent le découpage géographique d'un même programme que nous analyserons par la suite.

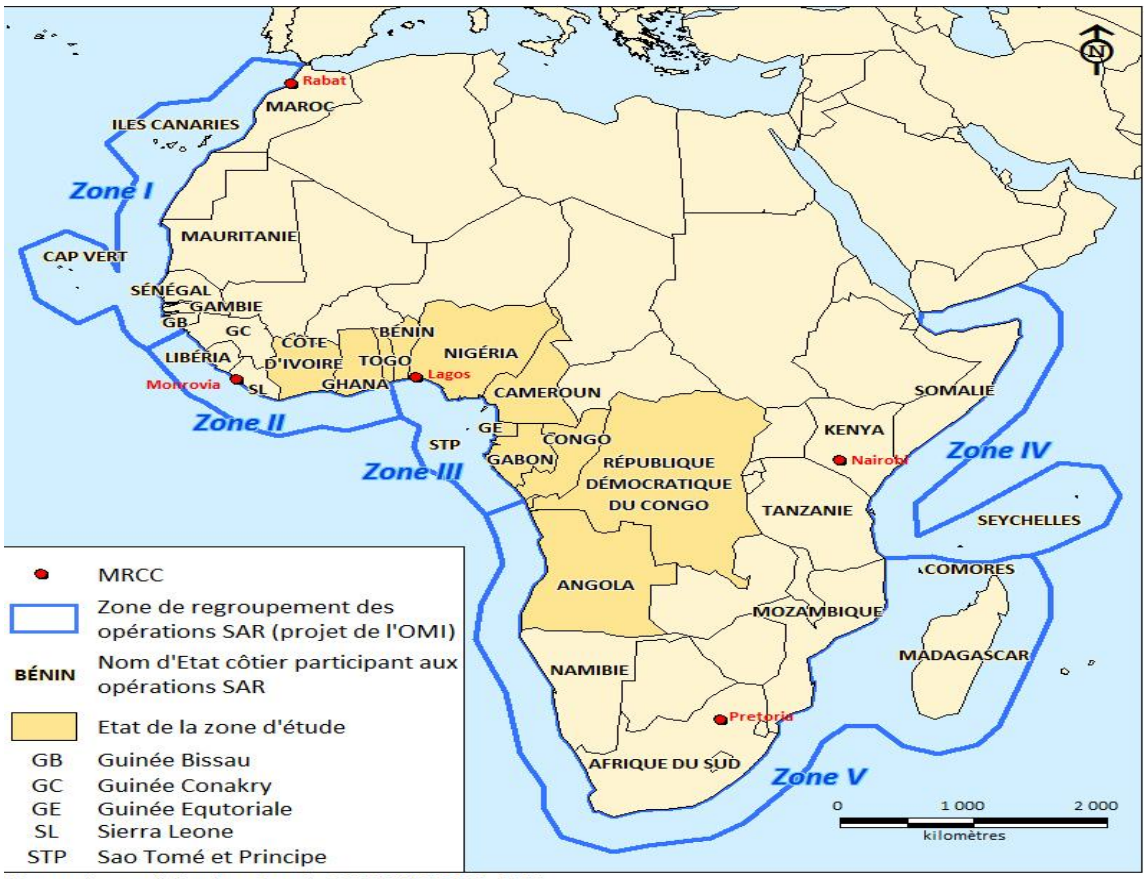
Pour ce qui est de la question sur la recherche et du sauvetage maritime en Afrique, elle avait déjà fait l'objet d'une grande messe organisée par l'OMI en 2000 à Florence (Italie). Effectivement, signée sous l'égide de l'OMI le 27 avril 1979, la convention SAR entrera en vigueur le 22 juin 1985 suite à une prise de conscience de la nécessité des États de mettre en place des installations adéquates et efficaces pour la surveillance côtière et pour la recherche et le sauvetage en mer. Et c'est pour mieux s'acquitter de ses responsabilités engagées depuis la convention SOLAS de 1974 et de la convention SAR de 1979 que l'OMI a convoqué à Florence, du 16 au 20 octobre 2000 une conférence régionale sur les opérations de recherche et de sauvetage maritimes et sur le SMDSM. En vue de renforcer les décisions de la conférence SAR/SMDSM qui s'était tenue à Fremantle (Australie) en 1998 et qui avait vu la finalisation du plan SAR mondial, les régions de l'Afrique de l'Est, de l'Ouest et du Sud

[148] Voir Rapport Afrique de *Crisis Group*, 2011, Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité (I) : l'Afrique centrale, n°181, 7 novembre 2011, 45 p., p. 21.

seront clairement identifiées et zonifiées dans le but de produire une meilleure coordination, harmonisation et renforcement des « opérations SAR » dans le monde.

Une priorité fut donc accordée à l'Afrique lors de la conférence de Florence afin de créer des *Maritime Rescue Coordination Centres* (MRCC) régionaux et des *Maritime Rescue Sub-Centres* (MRSC) sous-régionaux chargés de coordonner efficacement la mise à disposition des services et des installations à terre dont dépendraient les « opérations SAR ». Considérant les pays riverains de l' « Afrique de l'Ouest et du Centre », et de l'Est, on créa cinq régions appelées *zones de responsabilité SAR*, dites également *SRR* (*Search and Rescue Region*) avec pour chacune d'elles un MRCC comme l'indique la **carte 12**, ci-après.

Carte 12 : Le découpage des « régions SAR » en Afrique



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2011
Sources : *Projet de l'OMI, Convention de Florence, 2000*

Ainsi, la répartition des SRR a été faite de la manière suivante :

- ✓ Zone I : **Maroc** (MRCC). Les pays concernés par cette SRR sont : Mauritanie, Sénégal, Gambie, Cap Vert, Guinée Bissau, Îles Canaries.
- ✓ Zone II : **Libéria,** Côte d'Ivoire, Ghana, Sierra Léone, Guinée Conakry.
- ✓ Zone III : **Nigéria**, Togo, Bénin, Cameroun, Guinée équatoriale, Gabon, Congo, RDC, Sao Tomé et Principe.
- ✓ Zone IV : **Kenya,** Tanzanie, Seychelles, Somalie.
- ✓ Zone V : **Afrique du Sud**, Namibie, Angola, Mozambique, Madagascar, Comores.

c) Les autres partenaires internationaux

Á travers de nombreux appels récents lancés par les pays africains à la Communauté internationale pour une plus grande implication dans le problème de la sécurisation maritime, l'UE, dont principalement par le canal de la France[149], en a profité pour relancer son nouveau partenariat stratégique avec l'UA et les organisations régionales. Comme d'autres acteurs internationaux ayant des intérêts dans la région, l'implication de l'UE dans la sécurisation maritime est devenue une nécessité pour la sauvegarde du lien stratégique économique qui l'unit au continent africain par les échanges avec la mer. Principal partenaire économique de l'Afrique, l'organisation sait trop bien à quel point les carences sécuritaires du domaine maritime africain lui valent des efforts supplémentaires par exemple dans la gestion de l'immigration clandestine depuis les frontières maritimes méditerranéennes et bien d'autres problèmes associés à la contrebande. De plus, face à l'intérêt croissant des Américains et d'autres pays émergents, elle tente aussi de multiplier ses efforts dans le soutien technique, financier et la formation dans la région par un transfert de connaissances dans certains projets à travers l'implication de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM), l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex), ou encore, en incitant les pays riverains à mieux coordonner leurs efforts de coopération pour la gestion de la paix et de la sécurité régionale.

Dans son approche globale de la sécurité en Afrique, l'UE est surtout présente par l'Architecture africaine de paix et de sécurité (APSA). En Afrique centrale, c'est le cas à travers deux programmes de développement des capacités de la CEEAC : le PAPS (Programme d'appui Paix et Sécurité), et la facilité de paix (volet capacitaire) ainsi que l'appui à une mission de soutien de la paix telle que la Mission de consolidation de la paix en République centrafricaine (MICOPAX) (GUICHERD, 2012). En Afrique de l'Ouest, sa participation n'est pas des moindres comme en témoigne son appui au protocole additionnel de la CEDEAO de 2001 sur les questions de gouvernance, de démocratie et de sécurité. La crise au Nord du Mali a été une occasion de plus pour actionner sa coopération dans des objectifs de maintien de la paix où la France y a pris une part active avec l'opération SERVAL.

Quant à l'UA, dix après sa création, elle a encore trop de mal à s'imposer comme acteur central du continent à cause des défis auxquels sont confrontés ses institutions opposées à un modèle d'intégration et de coopération à deux niveaux, continental et régional avec les organisations régionales. Son influence dans le domaine maritime est à peine perceptible comme sur le continent face à la préférence marquée de certains États africains à privilégier l'approche régionale du fait maritime sécuritaire. En la matière, au-delà de son approche globale des problèmes maritimes, une de ses dernières implications concerne certainement l'incitation des États membres à l'adoption de la charte africaine des transports maritimes et son plan d'action en 2010.

[149] Á la différence de la France, les autres États membres de l'UE sont absents ou avec une présence de moindre envergure dans le golfe de Guinée par la coopération sécuritaire régionale. Ces derniers limitent leur engagement à des actions bilatérales et à une coopération ciblée pour certains (Espagne et Portugal) sur leurs anciennes colonies.

Au gré de la présentation de ces différents aspects institutionnels sur le plan régional et international, il convient de retenir leur réel apport sur la conception et la pratique de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée.

IV.2.2- Une carence des concepts et des moyens pour la sécurisation maritime régionale

L'émiettement des organisations et projets constitue certainement l'une des principales difficultés du cadre régional pour la sécurisation maritime. Il est primordial d'en tenir compte avant d'envisager l'analyse des différents problèmes que pose le modèle d'intégration régionale de ces institutions et les moyens faibles et inappropriés qui entravent cette dynamique.

IV.2.2.1. Une balkanisation des organisations et des projets maritimes régionaux

Pour un géographe, la superposition et l'entremêlement des logiques de découpages géographiques sautent aux yeux. Cette complexité est encore plus accentuée dans la région de l'Afrique centrale (**Figure 21**). Ne serait-ce que sur la forme, le paysage des différentes institutions est particulièrement balkanisé malgré une pseudo cohérence de l'OMAOC qui, à notre sens, semble être l'organisation maritime disposant du caractère de regroupement géographique le plus intégrant des États du golfe de Guinée.

Une des difficultés réside dans la volonté de certains États d'appartenir simultanément à deux ou plusieurs organisations régionales et en sous-estimant les contraintes que peuvent impliquer les contributions financières[150] et d'autres aspects politiques ou techniques. Certains projets maritimes sont déjà eux-mêmes des facteurs de sélection qui reposent sur des logiques parfois incompréhensibles.

Comment comprendre que le Nigéria, membre de la CGG ne fasse pas partie du projet de sécurisation maritime des États de la CEEAC qui concerne de prime abord tous les pays côtiers de la sous-région de l'Afrique Centrale appartenant à la même organisation maritime ? Les explications données par certains acteurs lors de nos entretiens cachent en réalité une volonté inavouée de marquer cette opération de l'empreinte exclusive de la CEEAC, excluant ainsi le puissant voisin nigérian dont on soupçonne fortement les aspirations hégémoniques dans la région. Quel serait alors l'intérêt de maintenir une structure de coopération telle que la CGG dans laquelle les États membres sont majoritairement de la CEEAC, à l'exception du Nigéria qui appartient à la CEDEAO ? D'aucuns se bornent à vouloir trouver une réponse en exposant une différenciation des objectifs et attributions des deux organisations. Argument fallacieux pour les besoins d'élaboration d'un cadre régional de coopération maritime économique et sécuritaire qui ne saurait se défaire de la question du règlement des conflits ainsi que de celle liée à la gestion des ressources naturelles. La situation d'état larvé dont souffrent les institutions de la CGG depuis sa création n'est-elle pas le signe flagrant d'une organisation de trop aux objectifs de doublons par rapport à celles existantes déjà dans d'autres structures ?

[150] Au-delà d'un réseau d'échanges commerciaux essentiellement tourné vers les pays de l'Afrique de l'Est dans le cadre de la Communauté d'Afrique Orientale (EAC, *The East African Community*) et dans sa volonté d'adhérer à d'autres organisations sous-régionales, la raison financière fut également évoquée par le Rwanda pour justifier son retrait de la CEEAC en 2007.

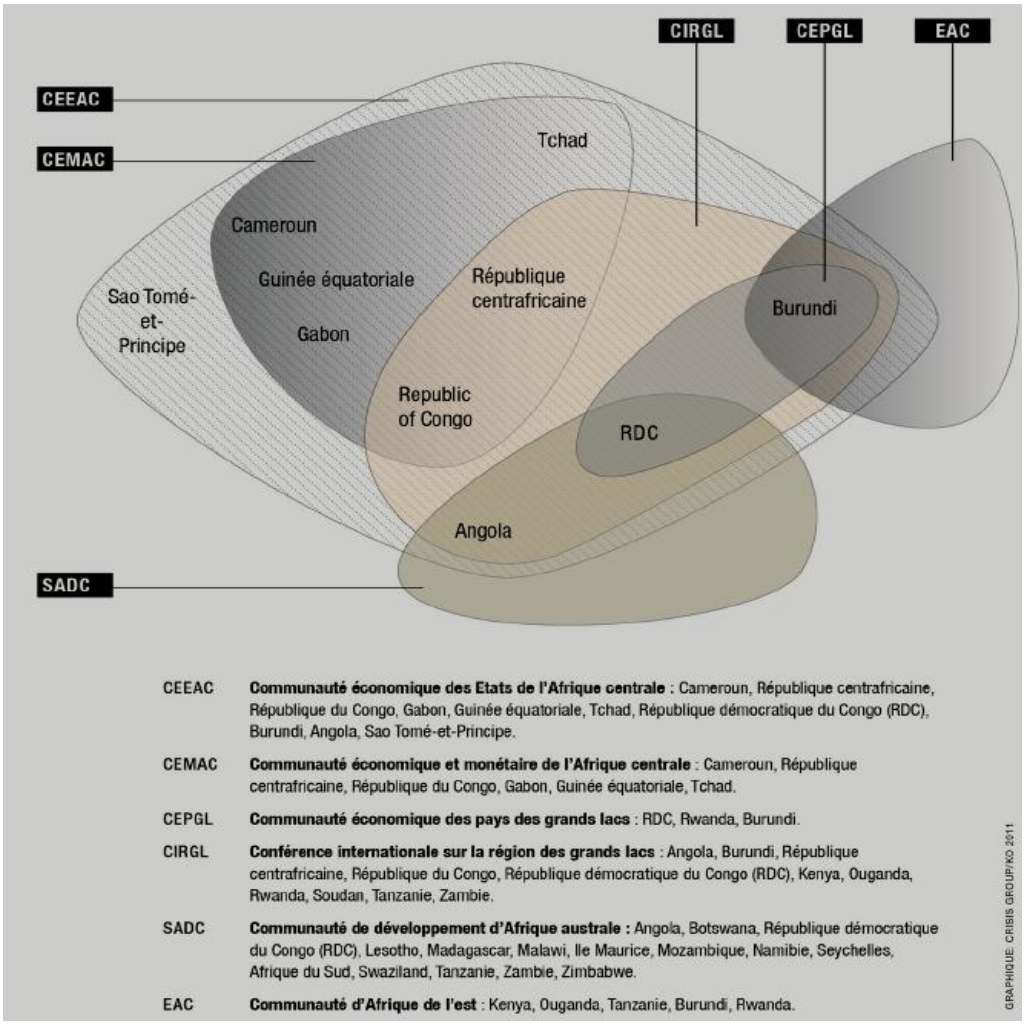


Figure 21 : La balkanisation des organisations régionales en Afrique centrale

Si les États sont souvent responsables de l'ambigüité de ces découpages géographiques, ils en héritent aussi des instances internationales qui impulsent de nouvelles logiques de regroupement sans tenir compte des réalités régionales. Cette autre difficulté est observée lorsqu'on tente de superposer des projets interdépendants dans la sécurisation maritime régionale. C'est le cas du projet SAR de l'OMI, de l'appréhension de l'espace de l' « Afrique de l'Ouest et du Centre » pour le programme du PNUE sur les mers régionales et ses conventions, dont celle d'Abidjan dans le cadre de l'OMAOC, et le découpage des deux grandes organisations régionales que sont la CEDEAO et la CEEAC et leurs projets maritimes.

Il faut constater que le découpage des SRR ainsi que les MRCC désignés ne correspond à aucun autre projet régional. Il est complètement décalé avec les quatre zones de l'OMAOC sur le projet sous-régional intégré de garde-côtes. Et encore moins avec les initiatives maritimes sécuritaires comme celles des États de la CEEAC avec son propre découpage des CMC. En clair, la sécurisation maritime continue de diviser au lieu de rassembler. Effectivement, l'espace maritime d'un État comme l'Afrique du Sud qui fait partie de la *Southern African Development Community* (SADC) se retrouve à cheval de deux

conventions jumelles pour la protection des mers régionales. Ce qui est tout à fait compréhensible au regard de sa position bi-océanique. Mais la Namibie qui appartient à la même organisation que l'Afrique du Sud ne peut prétendre au même privilège géographique. Pourtant, cet État se retrouve considéré dans l'espace de « Afrique de l'Ouest et du Centre » pour le programme des mers régionales où l'on retrouve tous les États côtiers de l'OMAOC. Or, cette Organisation limite son champ géographique de l' « Afrique de l'Ouest et du Centre » à un espace des pays partant de la Mauritanie à l'Angola.

Si l'on tient compte de ces découpages, des scénarios incongrus sont susceptibles de se réaliser. Á l'exemple d'un État comme le Gabon qui, pour la coordination des opérations SAR devra en référer à son MRCC régional à Lagos au Nigéria. Cependant, pour des solutions de règlement de conflits et gestion des ressources naturelles maritimes, il doit s'adresser à la CGG dont il fait partie avec Luanda comme siège de la Commission. Pour les mesures de contrôle de l'État du port et de l'État du pavillon, ou encore pour la protection des mers contre les pollutions, il faudra sans doute appliquer les recommandations de l'OMAOC par le MOU d'Abuja et la convention d'Abidjan, ville qui abrite également le siège de l'organisation où sont censés être traités les rapports annuels sur le *Port State Control* des États membres. Enfin, pour le volet opérationnel de la sécurité et de la sûreté, le pays se réfère au cadre de la CEEAC avec le CMC de la zone D qui se trouve à Douala. Aussi, la dispersion des centres de coordination ainsi que leur appartenance à différentes structures, invite certainement à s'interroger sur ses réelles capacités et son efficacité à étendre un tel dispositif aussi tentaculaire comme l'exige la coopération maritime régionale.

IV.2.2.2. Les problèmes liés au modèle de coopération et d'intégration régionale

Au-delà de la réalité sur le manque de volonté politique des États et la faiblesse évidente des moyens financiers et logistique dans les cadres communautaires, tout porte à croire qu'une partie non négligeable des difficultés trouve également une origine forte dans ces logiques de regroupement et leurs projets.

a) Le passé colonial dans les logiques de regroupements et le fait maritime sécuritaire

Dans nos observations, deux autres facteurs pèsent sur l'analyse des facteurs explicatifs de la faiblesse des cadres communautaires sécuritaires à travers les organisations régionales. Il s'agit de l'influence du passé colonial dans le processus des logiques de ces regroupements et l'insertion tardive du fait maritime sécuritaire dans ces organisations.

Lorsqu'on tente d'approfondir l'analyse sur les logiques actuelles de régionalisation des États africains en général, on se rend très vite compte de l'influence des pesanteurs héritées du passé colonial et de bien d'autres courants endogènes désireux d'insérer solidement la région « Afrique » dans le concert mondial des économies et de la culture des peuples. Des logiques dérivées du *Nkrumaïsme*[151] aux théories les plus contemporaines, la question du régionalisme des États africains au Sud du Sahara avait plus ou moins été résolue de manière arbitraire par les frontières territoriales des grandes unités politiques des puissances coloniales. Mais, c'était sans compter sur les migrations de grande amplitude et sur

[151] Pour faire référence à cette idéologie de Kwame NKRUMAH sur l'émancipation et l'unification de l'Afrique. Voir J. BOYON, 1963, Une idéologie africaine : le Nkrumaïsme, in *Revue française de science politique*, 13e année, no1, pp. 66-67.

le désir des États de recourir à leur souveraineté, de rompre avec le passé colonial et surtout avec ses incidences géopolitiques (frontières arbitraires imposées aux peuples de même origine ethnique, inégale répartition du poids des populations dans les États créés, etc.). Ainsi, dans une vision commune anticolonialiste, de rejet de l'impérialisme occidental et d'ambition d'insertion dans les logiques mondiales naît le désir de créer ces nouveaux territoires à solidarité économique qui, eux-mêmes héritent déjà à la base de ces incidences géopolitiques dont Georges BALANDER (1960) pense qu'on peut les retourner positivement dans la volonté de formation des organisations régionales.

Effectivement, insuffisantes à créer des États-nations sur le continent, ces incidences géopolitiques, selon cet auteur, peuvent servir de prétexte pour consolider les organisations régionales. Si une telle vision n'est pas totalement erronée, il faut tout de même préciser que l'influence conceptuelle et pratique des occidentaux a toujours été présente dès l'aube de ces premiers regroupements et elle le demeure encore dans les facettes du néocolonialisme avec le développement économique et structurel des États africains. Les anciennes puissances coloniales ont gardé la main sur les régions en détenant les moyens de production et en préservant leurs intérêts économiques et stratégiques. Les liens privilégiés de la France avec ses « anciennes colonies » ou encore ceux plus récents des États-Unis avec celles du *Commonwealth* en sont les preuves. *Les soleils des indépendances*[152] n'ont donc pas véritablement brillé sur les États africains en général, surtout ceux du Sud du Sahara, et pire encore, ceux du golfe de Guinée. La stratégie ancienne qui consistait à provoquer de façon arbitraire des découpages géographiques reste d'actualité dans le sens où les initiatives nouvelles de ces organisations régionales doivent le moins possible bousculer les pré-carrés de domination des anciennes puissances coloniales.

C'est donc une influence qui se traduit encore aujourd'hui par les différentes approches des acteurs internationaux sur la question du fait maritime sécuritaire régional malgré le caractère plus ou moins homogène des défis à relever. Hérité d'un contexte mondial, le régionalisme des États africains au sortir des indépendances et un demi-siècle après n'arrive toujours pas à se défaire de ces pesanteurs laissées par les anciennes puissances coloniales et entretenues par eux-mêmes avec des logiques politiques de regroupement primant sur celles de la géographie. Pourtant, à y regarder de près, ce sont sans conteste ces regroupements aux motifs politico-économiques qui semblent être l'incarnation des processus de coopération et d'intégration régionale les plus évolués malgré quelques difficultés notoires qui prouvent encore leur manque de maturité. C'est notamment le cas d'une prise en compte tardive de l'aspect sécuritaire pour le fait maritime.

En effet, s'il est vrai que le fait maritime *largo sensu* a bien été considéré à travers la création de la plupart des organisations maritimes africaines depuis le renouvellement de la dynamique juridique mondiale que des contestations avaient conduit à la CMB, il semble que la prise en compte de l'aspect sécuritaire au sein de certaines organisations régionales soit paradoxalement bien tardive. De tous les traités instituant ces organisations politico-économiques, aucun ne prévoyait clairement cette dimension de la sécurisation maritime, même dans une considération traditionnelle la limitant au terme d'autrefois de « sécurité maritime ». Le domaine maritime, lorsqu'il était abordé du point de vue statutaire se résumait à un principe de renforcement des liens de coopération sur un plan purement économique au

[152] En référence au titre de l'ouvrage d'Ahmadou KOUROUMA, 2006, *Les soleils des indépendances*, Éditions Seuil, 204 p.

même titre que tous les autres domaines de l'activité économique et sociale. Nonobstant cette réalité maritime, il faut quand même reconnaître que c'est l'ensemble de la coopération sécuritaire régionale qui est elle-même un peu tardive sur ces questions.

Si cette dimension sécuritaire trouve ses origines en Afrique de l'Ouest dans les années 1990 avec l'intervention de l'ECOMOG (*Economic Community of West African States Cease-fire Monitoring Group*)[153] lors de la guerre civile au Libéria et de bien d'autres situations par la suite[154], en Afrique Centrale, c'est plutôt dans le milieu des années 1990 et une nouvelle fois au début des années 2000 lors des remous de la crise centrafricaine par la création des troupes de la FOMUC (La Force multinationale en Centrafrique) à disposition de la Mission Interafricaine de Surveillance des Accords de Bangui (MISAB) qui marque ce nouveau secteur de coopération. Au fil du temps, dans la recherche d'une architecture régionale de paix et de sécurité plus élargie à la CEMAC, la FOMUC deviendra la Mission de Consolidation de la Paix en Centrafrique (MICOPAX) sous l'égide de la CEEAC en juillet 2008, et par la même, constituer une des Forces africaines en attente de l'UA pour cette région (La FOMAC : la Force africaine en attente de la CEEAC). Cependant, pour les organisations maritimes régionales, on retrouve quand même quelques traces de cette volonté sécuritaire dès leur création ou lors des réformes institutionnelles.

C'est le cas du traité instituant la CGG. Malgré sa vocation première à créer un cadre sous-régional pour le règlement des conflits maritimes et la gestion des ressources naturelles, les objectifs précisés dans l'article 3 du traité font état de *« (…) f) Protéger, préserver et améliorer l'environnement naturel du Golfe de Guinée et coopérer en cas de désastre naturel ; g) Développer une politique concertée d'immigration, et trouver des solutions appropriées aux problèmes qui pourraient se poser dans ce domaine (…) »*. Et pour y arriver, les États conviennent de *« (…) procéder à la recherche de sphères d'intérêt communs dans l'aire géographique du Golfe et de définir des politiques communes notamment dans les domaines de la paix et de la sécurité, de l'exploitation des hydrocarbures, des ressources halieutiques et minérales, de l'environnement, de la circulation des personnes et des biens, le développement des communications, la promotion du développement économique et l'intégration du Golfe »* (article 5 du Traité).

C'est encore le cas dans les objectifs de l'OMAOC précisés dans l'article 2 du Traité instituant l'organisation, *« les objectifs de l'Organisation sont, entre autres : (…) e) la définition et la mise en œuvre par les États membres d'une politique sectorielle et de normes réglementaires communes dans les domaines : (…) de la sécurité de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire »*. Les changements radicaux dans les missions et les orientations opérés en 1999 attestent de cette revalorisation de l'aspect sécuritaire par le renforcement de la coopération sous-régionale, l'incitation des États membres à la ratification des conventions maritimes internationales et régionales, l'exécution des projets et programmes pour la sûreté et la sécurité maritimes.

[153] En française : *Brigade de surveillance du cessez-le-feu de la CEDEAO*, aussi a appelé « Casques Blancs » en référence aux Casques Bleus de l'ONU. Elle était destinée à l'origine à faire respecter les cessez-le-feu dans les conflits des pays de la CEDEAO. Elle intervient aujourd'hui dans la prévention et la gestion des conflits dans un cadre légal depuis l'adoption du protocole de 1999 et constitue une des cinq Force africaine en attente de l'UA (La FAC : Force africaine en attente de la CEDEAO).

[154] Il s'agit par exemple des guerres civiles en Sierra Leone, en Guinée-Bissau et dans une moindre mesure dans la crise ivoirienne en 2002. L'intervention de l'ECOMOG dans une opération singulière ou en coalition avec d'autres Forces africaines en attente a été envisagée lors de la crise au nord du Mali.

Si l'on considère la date de création de la CGG qui correspond sensiblement à la même période que celle des changements effectués par l'OMAOC ainsi que l'évolution de la coopération sécuritaire régionale dans les organisations politico-économiques, il semble que la considération du fait maritime sécuritaire dans le golfe de Guinée intervient à la fin des années 1990, début des années 2000. Il faut sans doute signaler que la lecture croissante des enjeux maritimes et la psychose mondiale sécuritaire née des évènements du 11 septembre 2001 ont également accéléré la prise de conscience de la nécessité de sécuriser ce domaine contre des acteurs non conventionnels et malveillants. Cette dimension opérationnelle de la sécurisation est donc quelque peu un avènement encore récent pour les pays du golfe de Guinée comme le prouvent de nombreuses initiatives et partenariats régionaux et sous-régionaux. La plupart de ces initiatives datent de la première décennie des années 2000. Celles qui existaient avant, ont été restructurées sensiblement à la même période.

Cette période marque aussi la matérialisation de l'insertion du fait maritime sécuritaire dans les organisations politico-économiques qui, jusque là, réduisaient leur champ d'intervention aux activités terrestres. La création du CRESMAC en 2009, la tenue de nombreuses conférences maritimes pour la sécurisation, les reconsidérations de partenariats des acteurs internationaux dans le rapport de l'action de l'État en mer par l'activisme diplomatico-militaire sont autant d'exemples qui prouvent la revalorisation de la sécurisation maritime régionale ces dix dernières années. Cependant, cette conscientisation reste encore trop faible au regard du manque de volonté politique des États parfois traduite par de faibles moyens mis à dispositions des intervenants.

b) Le manque de volonté politique des États

Le manque de volonté politique par les États membres de s'approprier le ou les principes définis dans les traités et autres textes réglementaires des structures régionales, les dysfonctionnements du cadre institutionnel, et le manque de moyens financiers et des capacités de projection, sont autant de raisons qui prouvent que la coopération et l'intégration régionale du côté de la mer est loin d'être au beau fixe.

Une des premières difficultés des organisations régionales dans le golfe de Guinée est qu'un grand nombre d'États membres ne s'approprient pas réellement la politique des principes édités dans les textes réglementaires. De nos jours, leur rédaction relève souvent d'un exercice assez facile à la sortie des grandes messes réunissant les chefs d'État et de gouvernement, mais l'application des décisions qu'ils contiennent demeure lettre morte au niveau national ou parfois manque de clarté pour leur application. Il se constitue un véritable paradoxe entre la volonté exprimée d'appartenir à une ou plusieurs organisations régionales d'un côté, et celle contraire à ne pouvoir ou vouloir matérialiser aucune des décisions qui en sont issues, ou même d'avoir une attitude peu motivante à l'égard de ces insitutions, d'autre part. Il y a un esprit communautaire peu développé, surtout dans les pays de la CEEAC, qui conduit à une faible application des décisions des organisations et qui est aussi le reflet de la méfiance héritée envers des contentieux irrésolus, des guerres civiles interconnectées et du jeu des stratégies de positionnement et de re-positionnement des États de la région et de leurs partenaires internationaux.

S'il est donc vrai que ces organisations régionales ont franchi le stade de la simple signature des traités et protocoles, il n'en demeure pas moins qu'elles peinent à se structurer et à appliquer une véritable politique régionale aussi bien dans le domaine continental que maritime. Une telle politique exige non seulement un réinvestissement des États membres dans la réforme institutionnelle et le développement de l'esprit communautaire en fixant des priorités mais également en prônant une meilleure collaboration des partenaires internationaux pour des relations moins polluées par des visées stratégiques, et plus conformes aux orientations régionales et endogènes des peuples.

Une autre difficulté mérite d'être mentionnée. Elle porte sur les querelles de leadership dans ces organisations régionales. Des querelles traductibles à travers des divergences structurelles des organes des institutions (frustrations liées à l'inégale répartition des postes de responsabilité au sein des grandes institutions, déficit des ressources humaines et manque de qualification du personnel, absence de collaboration entre les organismes internes, etc.). Mais la question principale reste certainement celle du mécanisme de décision incarnant le pouvoir central et le poids des institutions. Il semble que le pouvoir de décision des institutions et organismes au sein des structures est encore très faible. Pour beaucoup d'entre eux qui devaient jouir d'une certaine autonomie de gestion, et du caractère de débats constructifs, les fonctions se résument à de simples chambres d'enregistrement des décisions des Conférences ou à la préparation de ces dernières. Jalousement cramponnés à leur principe de souveraineté nationale, les pays peinent à définir une véritable autorité de décision (personnalité ou institution) pouvant être au-dessus des dirigeants politiques des États membres. Malgré le rôle central que peut occuper un secrétariat général dans la plupart des traités, la prise de décision ultime repose sur le principe du consensus à l'unanimité ou à la majorité des chefs d'État membres lors des conférences[155]. Certes judicieux pour éviter les abus, ce mécanisme de centralisation excessive à son revers : il entraîne une lourdeur dans le processus de prise de décision du fait de l'irrégularité de ces grandes réunions, mais aussi le risque important à ne pas trouver un consensus unanime à chaque fois.

Cette absence d'autorité centrale n'est pas seulement perceptible dans la prise de décision, mais aussi dans la sanction relevant de la non-application des recommandations des organisations. Le cadre réglementaire de la plupart d'entre elles produit des *soft laws* à cause de ce manque d'autorité centrale mais aussi à force de mettre en concurrence les décisions des organisations avec les différents accords entretenus avec les partenaires internationaux.

Un autre aspect concerne la question des moyens financiers. Il faut reconnaître que le manque de moyens financiers de ces organisations reste une question cruciale. Les mécanismes de financement mis en place ne sont pas respectés et les arriérés s'accumulent. Les faibles ressources financières disponibles permettent à peine de financer le fonctionnement de certaines institutions et organes spécialisés. Les versements effectués le sont partiellement ou en retard, ce qui a pour effet de paralyser le fonctionnement des organes et les investissements des projets intégrateurs. Dans ce contexte, les organisations ne jouissent pas d'une autonomie financière car elles sont largement financées par les acteurs internationaux qui n'hésitent pas à profiter de cette situation de vulnérabilité institutionnelle

[155] Malgré la nuance apportée dans l'OMAOC au niveau des acteurs qui décident au sommet de la hiérarchie de l'organisation (l'Assemblée Générale des ministres), le principe reste sensiblement le même à celui des organisations régionales politico-économiques. Les grandes décisions sont toujours centralisées pour l'Assemblée Générale qui, à son tour, devra s'en référer aux chefs d'État par l'intermédiaire des ministres respectifs.

pour imposer leurs orientations. Pour des raisons éminemment financières, de nombreux programmes et projets maritimes tardent à être exécutés, ceux qui le sont s'enlisent dans le déficit de leurs moyens dont dépend une grande partie de leur efficacité. C'est le cas de la conduite des opérations maritimes de la zone D des États CEEAC qui, malgré quelques efforts de financement et de moyens logistiques des pays membres n'arrive pas à se déployer dans les zones A et B et à conserver la régularité des opérations. Cette situation n'est pas unique dans la sous-région, et encore moins dans le golfe de Guinée car de nombreux projets maritimes africains sont à la remorque du financement des partenaires internationaux.

Pour autant, avec leur soutien intéressé, ces partenaires ne manquent pas de réviser leur système d'octroi d'aide financière par l'édification de critères techniquement complexes pour son obtention ou à des audits internes, cherchant à limiter les risques de détournement et de mauvaises gouvernances, et par effets induits, paralysant ainsi certaines initiatives sous-régionales. Sur cet aspect, Catherine GUICHERD (2012), en évoquant les difficultés qui entravent le cadre sécuritaire en Afrique Centrale et la contribution des partenaires internationaux à cette cause, pense que l'UE aurait peut-être mieux fait d'orienter son investissement dans des objectifs permettant de *« (…) faire exister la CEEAC en tant qu'acteur sécuritaire sous-régional majeur et lui donner la visibilité susceptible d'emporter l'adhésion de ses États, de ses populations et des ses partenaires. (…) »* que d'apporter une réponse inadéquate qui, *« (…) à des fondements insuffisamment assurés au départ s'est ajoutée l'insuffisance, voire l'inexistence d'un accompagnement institutionnel et politique »*.

Quant à la question des moyens sur la capacité de projection en mer, elle ne souffre d'aucune ambiguïté à l'échelle régionale car les insuffisances au niveau national sont très caractérisées. Il n'existe aucune force maritime régionale issue d'une quelconque coalition autonome à proprement dit. Á ce niveau, les marines militaires ainsi que d'autres acteurs sous le contrôle des États tentent de contribuer à un processus intégrateur de la sécurisation maritime régionale où le degré de coopération et d'efficacité opérationnel est difficile à estimer. Les forces désignées restent stationnées dans leur propre pays tant qu'elles ne sont pas appelées à se déployer sur un théâtre d'opération lors de missions ou d'exercices. Cette faiblesse des capacités de projection est héréditaire des aspects soulevés précédemment, corrélés au manque de vision stratégique de ces programmes et opérations qui n'intègrent pas assez les différents acteurs concernés, et l'absence d'un mode de financement autonome à long terme.

Au terme de ce chapitre, il semble de toute évidence que l'incarnation de l'action de l'État en mer se fait avec d'énormes difficultés sur le plan national et régional. L'analyse portant sur les institutions à ces deux échelles le prouve aisément.

Malgré le nombre incalculable d'acteurs pouvant intervenir pour l'action de l'État en mer en matière de sécurisation, cibler les modèles de structuration des institutions publiques a été l'occasion de démontrer les efforts d'organisation de la pensée maritime qui, malheureusement, restent encore bien trop faibles pour incarner une véritable posture d'État. Minés par les querelles internes des acteurs publics dans un environnement qui manque cruellement de coordination et d'harmonisation, ces efforts en oublient presque de définir de façon claire la participation du secteur privé dans la sécurisation maritime. Un secteur dont l'apport serait pourtant considérable au regard de ce qui se fait déjà dans la gouvernance portuaire et de l'activité pétrolière en mer. Aussi, la situation n'a été guère plus rassurante à l'échelle régionale.

Un niveau caractérisé par la balkanisation des organisations régionales et des projets maritimes régionaux. S'il est vrai que le modèle de coopération et d'intégration régionale pose problème du point de vue de son héritage colonial, le manque de volonté politique des États membres et le jeu des acteurs internationaux qui convoitent le golfe de Guinée n'offrent pas des lendemains meilleurs pour aborder sereinement la question de la sécurisation maritime régionale avec les moyens qu'il faut. Une telle fragilité institutionnelle entretient la vulnérabilité maritime. Une vulnérabilité qui, pourtant, sur le plan de la protection de l'environnement marin n'a pas laissé indifférent les États et d'autres acteurs amoureux de la nature. Qu'ont-ils fait ?

CHAPITRE V

LES RÉPONSES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

Au-delà de la vision à l'origine réductrice d'une nature mamelle des facteurs du progrès économique, l'épuisement des ressources et de la destruction du milieu par diverses formes de pollution a éveillé progressivement la conscience collective d'une nécessité de la protection en revisitant le rapport de l'homme à son environnement, mais aussi pour la nature elle-même. Pour préserver les générations futures tout en gardant le niveau de croissance des économies, les pays du Nord ont été contraints d'adopter une « attitude écologiquement responsable » vis-à-vis de la nature et de veiller à l'institutionnalisation d'une telle idéologie à travers le monde. Malgré une entrée tardive dans le mouvement d'institutionnalisation de la protection de la nature, l'Afrique n'a pas hésité à emboiter le pas de cette conscientisation à l'aube des indépendances par l'adhésion des États à des conventions spécifiquement anciennes mais aussi plus récentes (KAMTO, 1996). Ainsi, s'il est clair que le besoin de protection de l'environnement traduit une facette de l'insécurité maritime régionale, il convient d'apprécier les réponses apportées à cette question. Cela est possible, d'abord, en analysant l'approche théorique évolutive des idées de la protection pour mieux appréhender l'insertion de l'Afrique, plus particulièrement des pays du golfe de Guinée dans cette dynamique (**Section 1**), puis, d'évaluer réellement les facteurs qui traduisent l'appropriation de cette problématique par les États et d'autres institutions telles que les ONG qui semblent jouer un rôle capital (**Section 2**).

Section 1 : Évolution de l'idéologie de la protection de l'environnement marin

La pratique ainsi que la matérialisation des initiatives réglementaires de conservatisme de la nature ne sont rien d'autre que le fruit d'une portée idéologique évolutive de longue date dont il est difficile de préciser exactement les origines. La nature dans sa globalité fut d'abord concernée par cet esprit avant de connaître une sectorisation au profit de l'environnement marin qui nous intéresse pour le cas présent. Il en est de même pour sa réglementation qui, d'un corpus international, s'est progressivement affinée pour des réalités aux échelles plus réduites. C'est dans cette logique d'échelle entonnoir que nous aborderons le cas de l'Afrique et des pays du golfe de Guinée.

V.1.1- De la préservation de la nature à la protection de l'environnement marin : genèse

Avant de se préoccuper du secteur de l'environnement marin, le XVIII^{e} siècle semble marquer la période d'éveil des rapports de protection à la nature (DEPRAZ, 2008).

V.1.1.1. De la logique de préservation de la nature…

Au XVIII^{e} siècle, quelques idéologies sur la magnificience de la nature avaient déjà pignon sur rue en Europe durant l'époque du romantisme (DEPRAZ, 2008).

En effet, il semble que malgré la difficulté à établir sans contestation une genèse de l'idée de la préservation de la nature, le courant du romantisme au XVIII[e] siècle est sans équivoque une période qui a révolutionné la perception de l'homme vis-à-vis de la nature par la relation que ce dernier entretient avec le divin à travers la transcendance. Samuel DEPRAZ (2007) décrit cette avant-période comme étant ce rapport d'autrefois où l'Homme considère la nature au travers du lien matériel permanent entretenu par le travail agricole. Or, avec l'avènement de la modernité sous l'ère du romantisme, la nature devient un objet esthétique, une source d'inspiration et d'émotion au besoin spirituel de l'Homme dans sa quête permanente de relation avec le divin, en justifiant les perfections de sa création. Dans cette magnification de la nature sauvage, elle devient ainsi le lien sacré entre l'Homme et Dieu. Hormis l'Europe centrale et le Royaume-Uni, l'auteur précise que c'est surtout en Allemagne que de nombreux auteurs ont contribué à faire émerger et ancrer ce courant de la pensée qui véhicule des idées poétiques par son caractère majestueux, voire subliminale de « la nature sauvage et originelle » (*wildnis)* pour témoigner du divin. Par conséquent, ce concept de *wildnis* est transposé aux États-Unis pour devenir la *wilderness* pour définir une zone sauvage et vierge de toute action humaine comme le définissaient les témoignages des épopées de la conquête du Nouveau Continent et dont la destruction serait néfaste pour l'espèce humaine (DEPRAZ, 2007). Cependant, le siècle qui succède celui des Lumières a aussi marqué de son empreinte les considérations scientifiques sur la nature.

Dans cette genèse de l'avènement des espaces naturels protégés, Samuel DEPRAZ (2007) fait constater que pendant le XIX[e] siècle, il y a eu un fort intérêt scientifique pour la nature et que des scientifiques tels que les allemands Alexander Von Humboldt (1769-1859) et Ernst Haeckel (1834-1919), et l'anglais Charles Robert Darwin (1809-1882) sont les pionniers de cette écologie scientifique. Le premier par ses talents de naturaliste, de géographe et d'explorateur pose les jalons de cette écologie avec la publication de ses travaux à travers son *Essai sur la géographie des plantes* en 1807 avant d'être repris par plusieurs auteurs. Mais c'est le second qui, dans sa fonction de biologiste, consacre le terme « écologie » en 1866 en s'inspirant du fort héritage de connaissances laissées par Darwin et ses travaux sur l'évolution des espèces vivantes. Le *darwinisme* énonce que toutes les espèces vivantes ont évolué et se sont adaptées ou non à leur milieu par un processus de « sélection naturelle ». Haeckel s'en est inspiré pour prouver que tous les éléments du milieu forment un système interdépendant et dynamique et que la moindre atteinte à un facteur de cet ensemble aurait des répercutions sur la chaîne. D'où l'intérêt de protéger l'ensemble du système naturel pour préserver les conditions d'existence de l'Homme qui en est fortement dépendant, de même qu'il en constitue un maillon essentiel.

De nombreuses théories dérivées de cette relation d'interdépendance fondée entre l'Homme et la nature ont été développées dans plusieurs disciplines scientifiques pour souligner le caractère de l'épuisement des ressources et celui de la dégradation de la nature comme étant des atteintes à la survie de l'espèce humaine et dont l'utilisation rationnelle et responsable serait un gage pour l'évolution des composantes de la planète. Parmi les plus connus, le raisonnement du XVIII[e] siècle de l'économiste écossais Malthus sur le rapport déséquilibré entre l'évolution de la croissance démographique et celle des ressources, reste certainement une des théories les plus révolutionnaires ayant posé les bases d'une alerte à la régulation du système Homme-nature par le biais de l'usage rationnelle des ressources et des excès de l'industrialisation et de l'urbanisation. D'autres auteurs du XVIII[e] et du XIX[e] siècles continueront de fournir de la matière à réflexion dans ce paradigme d'alerte au catastrophisme

naturel dont l'Homme est le principal acteur mais aussi la première victime. Mais cette approche négativisante du rôle central de l'Homme sur le milieu sera quelque peu tempérée à travers l'essor des premières pratiques de préservation de la nature avec la création des aires protégées dès la fin du XIX^{e} siècle, notamment le premier parc naturel au monde aux États-Unis, celui de Yellowstone en 1872. Dès lors, l'Homme peut aussi être considéré comme sauveur de la nature. Mais le mouvement de conservation à travers la création des parcs nationaux restera une émanation spécifiquement nord-américaine (États-Unis et Canada) jusque dans les années 1930 avant de connaître une extension dans le monde, puis une véritable accélération à partir de 1970 (MILIAN et RODARY, 2008 cité par KOUMBA MABERT, 2010).

D'abord, il apparaît que le romantisme et la forte influence du *darwinisme* dans le développement de l'écologie scientifique ont eu un impact considérable sur l'évolution du rapport de l'Homme à la nature, et cela, au point de marquer les premières stratégies de protection du milieu. Ces premières initiatives de préservation de la nature par la création des parcs naturels vont être confrontées à la réalité des territoires déjà habités et dont la notion de « milieu vierge » ou « intact » n'est pas appropriée pour les définir. Cette réalité pertinente a été à l'origine de la reclassification des zones protégées par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature en 1994 (UICN) et ses six catégories d'aires protégées suivant le degré de la protection[156].

Aujourd'hui, qu'ils soient établis en montagne, sur le littoral, en mer, dans les villes, etc., il existe *« 120 000 espaces protégés dans le monde, couvrant plus de 21 millions de km^2, soit 13 % de la surface terrestre, le double du Canada ! »* (DEPRAZ, GUYOT et HERITIER sous la direction de LASLAZ, 2012). Les enjeux de ces territoires à préserver ont permis leur multiplication à travers le monde, intégrant ainsi d'autres aspects dynamiques et fonctionnels des écosystèmes dans leurs études et sur certains espaces qui n'étaient pas ou très peu considérés autrefois. C'est le cas de l'environnement marin.

V.1.1.2. … à la protection de l'environnement marin

Comme le cas de la genèse sur les mesures de préservation de la nature, il est presque aussi difficile d'en dresser une sur l'insertion du domaine maritime comme préoccupation majeure dans les logiques de protection. Il semble évident que cet espace ne faisait pas partie des premières préoccupations de la dynamique de conservatisme comme on peut le remarquer dans l'attrait des écosystèmes terrestres, particulièrement forestiers dans les premières mesures. L'enjeu maritime grandissant avec son cortège parallèle de risques de dégradation sur l'environnement marin a suscité l'attention particulière des conservatistes par une approche toujours catastrophique d'un milieu menacé par l'Homme et ses activités.

Longtemps considérés comme des stations d'autoépuration, le discours de cette fonctionnalité soit disant « naturelle » des mers et des océans laisse très vite apparaître les carences d'un espace saturé par les déchets provenant majoritairement du continent, mais aussi des menaces et des risques liés à l'évolution spectaculaire des activités maritimes dont celles du transport sont particulièrement pointées du doigt. La dégradation du paysage littoral

[156] Il s'agit de : 1.a) réserve naturelle, 1.b) zone de nature sauvage, 2) parc national ou provincial ou équivalent territorial, 3) monument naturel, 4) aire de gestion des habitats ou des espèces, 5) paysage terrestre ou marin protégé, 6) aire protégée de ressources naturelles gérée.

et marin, l'impact de ces atteintes sur les espèces biologiques deviennent une préoccupation planétaire à travers la pollution par les hydrocarbures. L'évolution de la juridiction par les catastrophes environnementales liées à cette pollution incitait à l'édification d'une juridiction forte comme le prouve les emblématiques conventions internationales dans les années 1970[157]. Les initiatives réglementaires des décennies suivantes ne furent pas moins intéressées par cette question de la protection et la préservation du milieu marin. Mais, c'est bien aux États-Unis, encore une fois de plus, qu'on note les premières mesures pratiques de protection des espaces marins avec le *Glacier Bay National Monument* en Alaska en 1925, le *Ford National Monument* sur la côte de Floride en 1935. Quelques décennies après, la période 1960 et 1970 marque un boom des aires marines juridiquement protégées dans le reste du monde (MARCHAND et LALO, 2005 ; HARMELIN, 1993 ; DEPRAZ, 2008 cités par KOUMBA MABERT, 2010).

La logique de protection de l'environnement marin est tout aussi le reflet d'une prise de conscience évolutive comme ce fut le cas pour l'ensemble du système environnemental auquel il fait partie. Mais qu'en est-il de la réalité africaine à propos de l'évolution de ces logiques de protection ?

V.1.1.3. De l'idée de la protection de la nature en Afrique

Sur le continent africain, il faut dire qu'on n'est pas tout à fait surpris par cette logique de protection de la nature. Seule, son institutionnalisation semble réellement lui avoir échappé à en voir la jeunesse de sa réflexion et de sa pratique sur le plan spatial.

En y prêtant un peu d'attention, il semble que les récits de la tradition orale africaine par les mythes et légendes ont toujours mis en avant des méthodes ancestrales qui faisaient état d'une pratique consciente de la protection de la nature en général et de certains sites en particulier. Les notions de « forêts sacrées » pour entretenir la relation des peuples avec leur divin par les génies désignés, ou encore la célèbre légende de la divinité aquatique *Mami Watta*, « la femme-poisson », pour ne citer que ceux-là, sont effectivement des méthodes de désignation des espaces privilégiés dont les narrations amplifiées et entretenues invitaient à une certaine utilisation responsable des ressources et des territoires. Une forme de préservation du patrimoine naturel. Et, ce n'est sans doute pas Pierre CAMPREDON (2010) qui nous en dira le contraire en évoquant cette divinité aquatique pour les communautés du littoral ouest-africain dans son ouvrage intitulé *Mami wata, mère des eaux*. Contrairement à l'approche Homme-nature par le catastrophisme environnemental qui a succédé au siècle des lumières dans les pays occidentaux, il semble que l'Afrique avait amorcé ce rapport de protection de la nature dans un tout autre état d'esprit. La démarche d'une pratique institutionnelle et juridique pour la protection de la nature qui en a suivi n'est rien d'autre qu'un héritage colonial.

Les premiers espaces administrativement protégés datent de la période coloniale. Ces initiatives étaient donc le fait du mouvement de conservation de la nature du XIX^{e} et du XX^{e} siècles qui puisait ses racines essentiellement en Europe et en Amérique du nord et dont les colonisateurs répandaient les idées à travers leurs différentes excursions africaines pour établir

[157] Il faut quand rappeler que la convention de Genève sur la haute mer de 1958 invitait déjà les États à édicter des règles contre la pollution des mers par les hydrocarbures et par l'immersion des déchets radioactifs.

des colonies. Afin d'assurer la conservation de certains écosystèmes naturels pour leur valeur biologique et leur dimension spatiale à des fins privées (réserves de chasse pour les classes fortunées) ou économiques (exploitation des forêts), les puissances coloniales n'hésiteront pas à transformer certains espaces en parcs, permettant ainsi de territorialiser leur volonté de conservation. La première initiative de ce genre voit le jour en Afrique du Sud dans la fin des années 1890 avec la création d'une réserve de chasse qui finira par être érigée en parc national, désigné sous le nom du président sud-africain du Transvaal, le *Kruger National Park* (SOURNIA, 1990 cité par KOUMBA MABERT, 2010). L'Entre-deux-guerres accompagnera ce processus de création des aires protégées pour se répandre sur le continent tout en poursuivant des objectifs d'institutionnalisation des mesures juridiques et de pratique spatiale. C'est bien évidemment ce qu'a favorisé la série des conventions et des réunions internationales de l'après seconde guerre mondiale et l'euphorie des nouveaux États indépendants à multiplier le nombre des espaces protégées légué par les anciens colonisateurs et incités par ces derniers.

Les pays de notre région d'étude ne sont pas exemptés du constat de cette mouvance générale qui caractérise l'arrivée en Afrique des logiques de protection de la nature à cette période là. Il faut dire que certaines préoccupations liées aux effets néfastes du développement rapide de l'économie de plantation basée sur les cultures d'exportation (café, cacao, banane, hévéa, etc.), l'exploitation industrielle du bois ou encore l'urbanisation galopante des villes littorales dans les années 1970 et même un peu bien avant les indépendances marquent les débuts de la réflexion des politiques pour la protection des espaces jugés vulnérables. Cette conscience écologique régionale est d'autant plus ancienne comme le fait remarquer Brice Didier KOUMBA MABERT (2010) lorsqu'il évoque le cas du Gabon qui, sous l'administration de l'Afrique Équatoriale Française (AEF) démarre son processus de création d'aires protégées en 1934.

L'idéologie de protection de la nature n'est donc pas étrangère aux mœurs des populations africaines malgré son institutionnalisation avec l'arrivée des anciennes puissances coloniales sur le continent. Cette implication africaine est également perceptible dans l'évolution de la réglementation sur la protection de la nature et de l'environnement marin.

V.1.2- L'évolution de la réglementation sur la protection de l'environnement marin

La réglementation sur la protection de l'environnement en général et de l'environnement marin en particulier est complexe et très variée mais nous souhaitons en donner une idée générale de l'évolution de son *corpus* à l'échelle internationale et régionale.

V.1.2.1. Aperçu de la réglementation internationale sur la protection de la nature …

Les préoccupations de l'environnement marin ne sont rien d'autre qu'une sectorisation de celles liées à la nature dans son ensemble. Malgré la spécificité du milieu qui retient notre attention, il n'est pas étonnant de constater de fortes similarités entre les réglementations pour la protection de la nature en général et celles de l'environnement marin en particulier. Il va s'en dire que l'idée même de « protection de l'environnement marin » est hétérogène par les questions complexes et variées qu'elle aborde. Cependant, que ce soit sur le plan général de l'environnement ou celui du domaine marin en particulier, l'objectif de l'arsenal juridique

existant est de lutter principalement contre la pollution – au sens *largo sensu* en y intégrant toutes les formes d'atteinte – et d'assurer la gestion écologique des écosystèmes des zones. Ainsi, nonobstant une pléthore de conventions et de protocoles, ces mesures juridiques visent donc tous les mêmes objectifs comme le démontrent quelques principes cadres édités à travers des « conventions piliers ».

Combinées à la création de l'UICN en 1948, les décennies 1930 et 1940 marquent les débuts d'une institutionnalisation universelle de la nécessité d'une sauvegarde de la nature. Mais, c'est incontestablement dans les années 1970 que s'opère ce changement de paradigme qui donne naissance à de nouveaux principes de la conservation de la nature avec les déclarations des sommets de la Terre à Stockholm, Rio, Johannesburg et la charte mondiale de la nature. Le premier sommet de la Terre en Suède le 5 juin 1972 inaugure cette nouvelle vision de la coopération internationale qui cherche à lier développement et environnement et faire des questions écologiques un problème mondial. Cette conférence des Nations unies sur l'environnement dite conférence de Stockholm marqua la création du PNUE et eut le mérite de poser les principes modernes de conservation de la nature qui vont inspirer l'évolution de la juridiction. Vingt ans plus tard, le troisième sommet de la Terre à Rio[158] qui s'est ouvert le 5 juin 1992, consacre dans sa déclaration la notion du « développement durable » et lance certaines conventions telles que celles des Nations unies sur les changements climatiques, l'érosion de la biodiversité, la désertification et l'élimination des produits toxiques. C'est le premier sommet incitant les États à adhérer à des principes contraignants pour les efforts à mettre en œuvre. Ceux de Johannesburg entre août et septembre 2002 et une seconde fois à Rio en juin 2012 sont en réalité des sommets bilan pour les initiatives précédentes et pour compléter les programmes lancés. Le premier, appelé également « Sommet Mondial sur le Développement Durable » (SMDD) fut donc l'occasion de passer en revue plusieurs thématiques sur ces questions environnementales, tandis que le second qui marque le retour à Rio, dit « Rio +20 », fut entaché de divergences profondes sur les notions de l'« économie verte » et le « cadre institutionnel du développement durable » pour ne laisser place qu'à une faible entente sur le processus pouvant conduire à l'élaboration des objectifs du développement durable.

Mais bien avant cela, en octobre 1982, l'assemblée générale des Nations unies adopte la charte mondiale de la nature où sont clairement énoncés certains principes fondamentaux qui réaffirment la nécessité pour l'Homme d'entretenir un rapport responsable et rationnel avec la nature, de la respecter et de la préserver par tous les moyens possibles afin d'assurer la survie de sa propre espèce. Pour ce faire, quelques conventions mondiales matérialisent cette volonté évolutive pour la protection de la nature.

Sans ordre apparent, la convention de Londres de 1933 relative à la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel est certainement l'une des premières architectures juridiques mondiales achevées sur les mesures de protection de la nature. Elle est d'autant plus symbolique, non pour le nom de la ville désignée pour ses assises, mais plutôt parce qu'elle témoigne des premières réflexions formalisées des puissances coloniales sur les mesures à prendre pour la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel dans le monde, particulièrement sur le continent africain. Sous la houlette de l'Organisation de l'unité

[158] Le deuxième sommet de la Terre s'est tenu à Nairobi (Kenya) du 10 au 18 mais 1982. Les pesanteurs des relations internationales crispées par la guerre froide à cette époque ont eu raison de cette rencontre qui s'est soldée par un échec. D'où son absence dans de nombreux écrits à l'évoquer comme étant un sommet officiel.

africaine (OUA)[159], la convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles dite convention d'Alger de 1968 voit le jour avec des objectifs presque similaires à la convention de Londres de 1933. Elle est la première initiative africaine d'envergure continentale sur l'incitation des pays à adopter des mesures nationales de protection et à contrôler la gestion des espaces et des espèces qui méritent une attention particulière. Cependant, dans un registre non moins important, d'autres conventions mondiales modernes complètent cette liste non exhaustive.

La convention relative aux zones humides d'importance internationale (convention Ramsar) entrée en vigueur le 21 décembre 1975 en est une parmi tant d'autres. Dans son objectif de limiter les effets de la dégradation ou de la disparition des habitats de ces milieux, ce traité international adopté en février 1971 vise la conservation et l'utilisation durable des zones humides.

La convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel de 1972 (dite convention de Paris 1972) est une convention issue d'un projet fusionnel entre l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) et l'UICN. Pour protéger le patrimoine naturel et culturel à travers la sélection de certains sites répartis dans le monde, ce texte dévoile les obligations des États-parties en la matière et détaille les mécanismes d'inscription sur la liste du patrimoine mondial dont l'initiative relève de l'État alors que la validation de celle-ci est du ressort du Comité intergouvernemental du Patrimoine mondial. Cette convention renforce la notion de « bien commun de l'humanité » pour dépasser la souveraineté des États sur des monuments et des sites fragiles représentant un intérêt commun pour l'humanité.

La convention sur le commerce international des espèces sauvages de faune et de flore menacées d'extinction, appelée communément convention de Washington, ou encore sous le sigle de CITES (*Convention on international trade of endangered species*), a été signée le 3 mars 1973 et est rentrée en vigueur le 1er juillet 1975. C'est une convention qui est issue des énièmes travaux de l'UICN pour protéger le commerce des espèces végétales et animales de l'exploitation humaine malsaine. Le texte juridique interpelle fortement sur les risques des espèces menacées d'extinction par leur trafic commercial qui alimente des pratiques non responsables et des réseaux illégaux.

Issue d'un projet de longue haleine qui se précise avec la déclaration du troisième sommet de la Terre à Rio tenu le 5 juin 1992, la convention sur la biodiversité biologique, aussi désignée par le sigle CDB (Convention sur la Diversité Biologique) est entrée en vigueur le 29 décembre 1993. C'est un traité international avec trois buts principaux : la conservation de la biodiversité, l'utilisation de ses éléments et le partage juste et équitable des avantages qui proviennent de l'exploitation des ressources génétiques. Ainsi, les objectifs de cette convention sont d'amener les pays qui la ratifient à s'engager à développer une politique du développement durable par des stratégies nationales pour la conservation et l'utilisation rationnelle de la biodiversité.

Enfin, quant à la convention sur la conservation des espèces migratoires appartenant à la faune sauvage, dite convention de Bonn, elle a été signée le 23 juin 1979 et est entrée en vigueur le 1er novembre 1983. Elle recommande aux États de considérer la faune sauvage dans

[159] C'est l'ancêtre de l'UA.

ses formes larges et variées afin que les États-parties et ceux appartenant à l'aire de répartition des animaux migrateurs puissent prendre des mesures pour protéger ces espèces ainsi que les territoires concernés par la migration. Elle dispose de deux annexes. L'annexe I énumère les espèces migratrices qui sont en danger d'extinction, alors que l'annexe II liste celles devant faire l'objet d'une coopération à tous les niveaux à cause de la fragilité des mesures de conservation.

Tous ces principes modernes – et anciens - ont contribué à faire évoluer le rapport Homme-nature et la réglementation sur la protection de la nature. La sectorisation d'un tel processus juridique sur la protection de l'environnement marin n'a pu que produire des efforts positifs de renforcement et de précisions des mesures.

V.1.2.2. … et de l'environnement marin

Les différentes formes d'atteintes à la dégradation de l'environnement marin ont poussé les États ainsi que d'autres acteurs à réguler ce domaine par un arsenal juridique plus précis et plus pertinent. D'une certaine façon, les « conventions internationales standards » sur la protection de la nature que nous venons d'évoquer y ont fortement contribué en aménageant certaines dispositions réglementaires pour l'environnement marin, tandis que d'autres instruments juridiques s'y consacrent entièrement.

Bien qu'ayant considéré d'autres domaines, l'esprit des différentes déclarations issues des sommets de la Terre n'a pas manqué d'accorder une attention particulière à la protection du milieu marin. Les rendez-vous de Stockholm et de Rio 1992 sont en ce sens des moments décisifs de cette volonté d'inscrire la protection des mers et des océans comme une préoccupation internationale avec le chapitre 17 de l'Agenda 21 et le Plan d'Action Mondial dont le sigle est GPA (*Global Plan Action*) pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (ASSEMBONI, 2006). En effet, comme le mentionne Alida Nabobuè ASSEMBONI (2006), le chapitre 17 de l'Agenda 21 concerne la *« Protection des océans et de toutes les mers – y compris les mers fermées et semi-fermées – et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques »* en y intégrant donc le traitement des questions relatives à *« la gestion intégrée et le développement durable des zones marines et côtières, la protection du milieu marin, l'utilisation durable et la conservation des ressources biologiques marines tant dans les eaux intérieures qu'en haute mer. Il apporte des réponses aux incertitudes critiques relatives à la gestion du milieu marin et aux changements climatiques, préconise le renforcement de la coopération et de la coordination internationale et régionale et enfin le développement durable des petits pays insulaires »*.

Pour les conventions spécifiques, c'est incontestablement la question des pollutions qui cristallise cette juridiction comme nous l'avons déjà aussi démontré à travers les différentes phases de l'évolution du droit de la mer et du droit maritime sur la sécurisation. Les premiers signes d'intéressement pour cette réglementation particulière sont apparus avec les conventions OILPOL 1954, MARPOL 73/78 et les quatre conventions sur la haute mer en 1958 qui ont conduit à la CMB qui, dans sa partie II, se consacre entièrement à la protection et à la préservation du milieu marin.

Ainsi, l'approche globale de la réglementation sur la protection de la nature et particulièrement de l'environnement marin fournit un cadre général qui nécessitait par la même occasion la conjugaison d'une vision régionale, symbole d'une approche spécifique des enjeux complexes de la vulnérabilité.

V.1.2.3. Le cadre théorique régional de la réglementation sur la protection

Dans le cas présent, la notion d'échelle régionale sera doublement appréhendée. D'abord, vis-à-vis du cadre théorique de la réglementation internationale qui nécessite un regard plus ciblé pour l'application et le contrôle des mesures de protection. C'est le cas du PNUE avec son concept innovant des « mers régionales », ou encore la vision de l'UICN sur les « Aires Marines Protégées » (AMP). Si le premier concept fait d'office référence au caractère de l'« espace-région », le second est moins précis sur sa délimitation spatiale, si ce n'est qu'il fait d'office référence à la mer de par son appellation. Cependant, retenons quand même d'entrée de jeu que « AMP » et « mer régionale » renvoient tous deux à des objectifs de protection et de gestion de l'environnement marin par une synergie de l'espace littoral et mer qui sera réduite à l'échelle régionale, voir nationale et locale pour certains cas. D'où la précision à apporter à ce niveau, car l'espace régional concerné ici par cette analyse sur l'évolution de la réglementation sera expressément réduit au continent africain, plus particulièrement à la région du golfe de Guinée à travers ces deux concepts. Il faut tout de même d'abord tenter de les définir avant de justifier leur approche régionale de la réglementation.

Bien qu'il semble qu'on y fasse déjà référence dans les années 1970 sous d'autres formes (CAZALET, 2004), le concept d'AMP est défini pour la première fois par le Congrès Mondial de la Conservation au milieu de la première décennie des années 2000. Il désigne *« tout espace intertidal ou infratidal ainsi que ses eaux sus-jacentes, sa flore, sa faune et ses ressources historiques et culturelles que la loi ou d'autres moyens efficaces ont mis en réserve pour protéger en tout ou en partie le milieu ainsi délimité »*. Ainsi, dans ses objectifs de protection, le terme AMP inclut les six catégories d'aires protégées définies par l'UICN. Une AMP reflète donc l'aboutissement d'un processus institutionnel et territorialisant de la protection d'un espace donné par des mesures appropriées et efficaces.

Or, moins récent, tout aussi complexe à définir et plus englobant que le premier, le concept des « mers régionales » a été consacré au début des années 1970 par une stratégie élaborée par le PNUE à travers un programme qui permettait d'aborder l'ensemble des problèmes complexes de l'environnement marin sur une double approche : globale à cause du caractère universel des enjeux de la vulnérabilité environnementale, mais aussi régionale au regard des spécificités environnementales et physiques reconnues à chaque région. Ne répondant à aucune catégorie d'espace juridique défini, ni même de champ géographique délimité avec précision, ce concept ambiguë vise néanmoins la protection des mers fermés ou semi-fermées au sens de l'article 122 de la CMB et une partie des zones terrestres. Cette approche spatiale ciblée concerne de nouveaux cadres régionaux qui couvrent des écosystèmes côté mer pour les espaces de souveraineté et de juridiction, et côté terre, avec la limite d'un champ d'application qui reste moins unanimement approuvé malgré la considération des zones côtières et les eaux intérieures connexes dans certaines conventions comme nous le fait comprendre Maguelonne DEJEANT-PONS (1987). Car, *« l'approche régionale constitue effectivement le meilleur moyen de gérer rationnellement un espace*

déterminé et, à terme, l'environnement mondial. Elle permet de prendre en compte les particularismes physiques d'un milieu donné d'une part, et d'intensifier la coopération entre États voisins ou détenteurs d'un environnement commun d'autre part » (DEJEANT-PONS, 1987). Il en est de même pour l'intérêt du droit régional qui se nourrit du cadre juridique universel lorsqu'il ne l'inspire pas. Les mesures très détaillées de ce droit découlant de la restriction du champ géographique sont une aubaine pour couvrir encore avec plus de précisions les questions complexes et variées dans ce domaine et permettre aux États et autres acteurs d'avoir une part active dans son élaboration et son application.

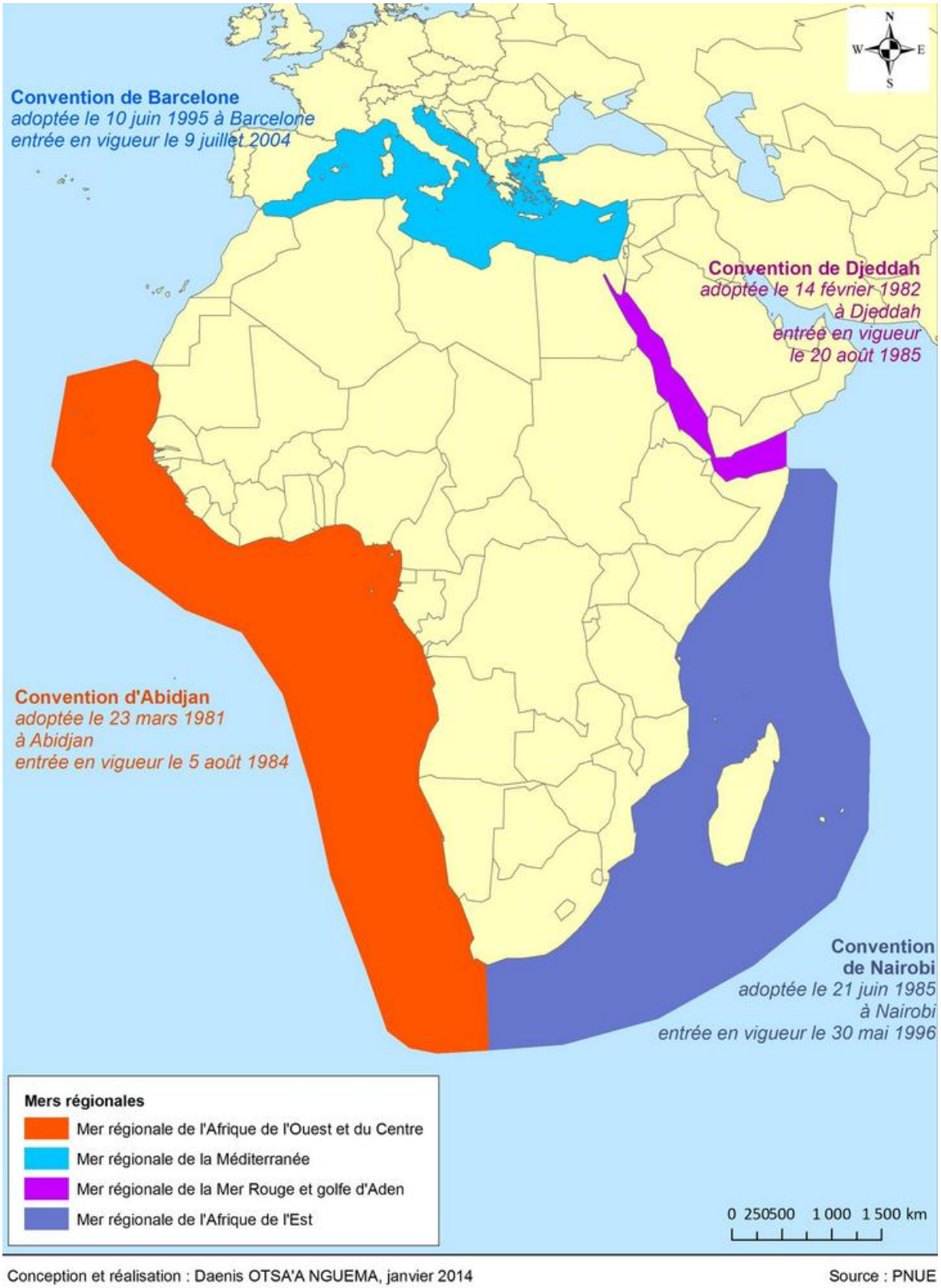
Par contre, s'il est vrai que le concept d'AMP ne fait encore l'objet d'aucune convention spécifique au niveau mondial et même régional, celui de mer régionale fait partie d'un vaste programme mondial qui couvre une quinzaine de régions chacune étant dotée d'un régime juridique spécifique par une convention et assortie de protocoles pour certaines. Quatre régions sont situées sur le continent africain : les mers de la mer Méditerranée, de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, de la mer Rouge et du Golfe d'Aden et enfin de l'Afrique de l'Est (Afrique orientale) (**Carte 13**). Chaque région est donc régie par une convention-cadre et son ou ses protocoles relatifs à la protection et la gestion rationnelle de l'environnement marin. C'est le cas de la convention de Barcelone de 1976 pour la protection de la Méditerranée et ses nombreux protocoles, de Djeddah de 1982 pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du Golfe d'Aden, de Nairobi de 1985 pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique orientale et ses protocoles, et enfin, pour la zone qui nous intéresse, la convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre de 1981, dite convention d'Abidjan, et ses protocoles.

Mais au-delà même de la spécificité de chaque région mondiale et du complexe environnemental soulevé, toutes les conventions régionales consacrent unanimement certains principes fondamentaux. Il s'agit de la structuration de leur champ géographique, des objectifs assignés aux plans d'action et les moyens pour parvenir à leurs exécutions.

En effet, toutes ces conventions sont structurées de façon similaire. De par la restriction du champ géographique auquel elles s'appliquent, elles se doivent de répondre aux réalités spécifiques de la région impliquée. Les objectifs sont les mêmes en ce sens qu'elles obéissent à un schéma conventionnel unitaire à travers l'objectif final de protection et de gestion de l'environnement marin par l'adoption de deux instruments juridiques (une convention et son ou ses protocoles) et d'un plan d'action pour le volet opérationnel. Malgré la difficulté d'inscrire une délimitation spatiale incontestable, elles matérialisent aussi une même unité géographique à protéger : la mer. Et enfin, elles donnent les moyens de parvenir à cette protection par des orientations théoriques plus ou moins précises sur les éléments que doit comporter le plan d'action d'une mer régionale. Dans un système permettant d'appréhender de manière intégrale et continue l'ensemble des problèmes environnementaux d'une même région, ces éléments sont des moyens juridiques par l'élaboration d'un cadre réglementaire théorique et technique (juridiction sur la gestion et l'évaluation des problèmes environnementaux), institutionnels pour le support organisationnel et le cadre de suivi à tous les niveaux, mais également financiers par le mécanisme choisi des acteurs concernés. Il faut aussi retenir qu'au-delà de ces principes unanimement recommandés, les dispositions générales de ces conventions incitent fortement à la coopération et à la création de « zones

spécialement protégées ». Pour notre région d'étude, la convention d'Abidjan et ses protocoles en sont une parfaite illustration.

Carte 13 : Les « mers régionales » du continent africain



Á l'issue de la conférence pour la coopération en matière de protection et de développement du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre convoquée à Abidjan du 16 au 23 mars 1981, verront le jour un plan d'action pour cette région et deux accords juridiques qui sont la convention d'Abidjan et son premier protocole relatif à la coopération dans la lutte contre la pollution en cas d'urgence. Un autre protocole additionnel à cette convention a été adopté le 22 juin 2012 à Grand-Bassam (Côte d'Ivoire) et porte sur la coopération en matière de protection du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique occidentale, centrale et australe contre la pollution due aux sources et activités terrestres. D'autres sont en cours d'élaboration[160]. La convention d'Abidjan et son premier protocole sont entrés en vigueur le 5 août 1984. Elle couvre la quasi-totalité des pays de la façade atlantique africaine, de la Mauritanie à la Namibie initialement prévu, mais avec la signature de la convention d'Abidjan par l'Afrique du Sud en 2002, elle concerne maintenant les États allant de la Mauritanie à l'Afrique du Sud. Composée de plus d'une trentaine d'articles, elle s'adosse sur un Plan d'Action Régional communément appelé Plan d'Action WACAF (*West And Central AFrican*) ou Plan d'Action d'Abidjan qui donne l'opportunité aux États de cette façade de matérialiser conjointement ou individuellement leur volonté d'engagement ainsi que les politiques envisagées pour les défis communs dans une approche multiscalaire.

C'est dans cette logique du concept de mer régionale qu'on peut démêler l'intérêt porté aux AMP, non pas à travers l'élaboration d'une juridiction internationale officiellement reconnue, mais par une forte implication de ce concept encore plus sectoriel dans des stratégies, plans et programmes régionaux. Á cette échelle, les exemples ne manquent pas comme en témoignent les initiatives du Réseau Régional d'Aires Marines Protégées en Afrique de l'Ouest (RAMPAO), ou encore le projet des AMP d'Afrique centrale avec le Réseau des Aires Protégées appartenant au même espace géographique (RAPAC) dans le cadre du programme Marin et Côtier de l'UICN, dit programme UICN-MACO. Ces deux Réseaux, ainsi que d'autres initiatives dans le même genre furent par la suite fusionnés dans un programme d'envergure pour la façade atlantique de l'Afrique initié en 2006, dit Programme pour l'Afrique Centrale et Occidentale (PACO). Ainsi, en appui à la convention d'Abidjan, toutes ces initiatives de l'UICN et de ses partenaires, en accord avec les objectifs du PNUE, contribuent en Afrique Centrale et Occidentale à *« encourager un environnement politique, économique et social favorisant une gestion et une utilisation durable des ressources naturelles, tant terrestres que maritimes, la conservation des sols et de la diversité biologique avec et au profit des populations »* (UICN, 2008).

De par l'élaboration d'un cadre théorique régional, de nombreuses initiatives existent et font l'objet de création d'une réglementation et d'une opérationnalisation progressives pour la protection de l'environnement marin. Pour arriver à une réelle appropriation, le milieu régional et national exigent une certaine maîtrise des outils de la réglementation et des stratégies pour la planification spatiale des espaces à protéger.

[160] Á la 10e conférence des Parties à la Convention tenue du 12 au 16 novembre 2012 à Pointe-Noire (Congo), il a été décidé de l'intérêt de développer un protocole additionnel à la conservation des mangroves.

Section 2 : Pratiques sur la protection de l'environnement marin : réglementations et planifications spatiales

En ayant connaissance des conventions et des grands principes internationaux sur la protection de l'environnement marin, les États, avec le concours des autres acteurs, cherchent à traduire cette volonté de protection par divers moyens. L'édification ou le renforcement d'un cadre juridique et les stratégies de planification spatiale sont deux facteurs représentatifs de la manière d'agir pour protéger l'environnement marin aussi bien à l'échelle nationale que régionale. Aussi, il convient d'apprécier concrètement ces mesures et les difficultés de leur mise en application.

V.2.1- Le cadre juridique national de la protection et ses réponses limitées

C'est par une brève entrée sur quelques principes unanimement reconnus dans les législations nationales que nous aboutirons aux limites juridiques qui relèvent de leur application.

V.2.1.1. Les principes consacrés dans les législations nationales pour la protection

Dans les législations nationales africaines, la protection de l'environnement marin est traitée de façon hétérogène et inégale. Cependant, pour les États du golfe de Guinée, l'arsenal juridique édifié reconnaît quelques facteurs communs sur cette question. Outre le fait que les mécanismes internes génèrent des lois et une réglementation qui peut être spécifique à l'État ou à la sous-région, il y généralement une forte réalité d'affiliation sur une logique top-down de ces législations sur les juridictions internationales et régionales. Mais la logique inverse est aussi valable à en juger de l'inspiration de la notion de ZEE dans la CMB, ou même plus particulièrement sur le droit de l'environnement comme le fait remarquer Maurice KAMTO (1996). De ce fait, on note aussi un fort accent de ces législations nationales sur la lutte contre les pollutions marines.

Les législations nationales ne sont rien d'autre que des continuités de l'incarnation des principes universels et régionaux. Ces législations reprennent donc ces principes pour les réadapter aux réalités nationales. Ce processus constitue la base de l'édification d'un arsenal juridique national qui à son tour se nourrit de mesures locales spécifiques qui ne doivent pas entraver les fondements des principes juridiques universels sur la protection de l'environnement marin. L'ossature de ces principes généraux réside non seulement dans le fait d'encourager les États à adopter les textes internationaux mais également à produire un environnement juridique adéquat pour la protection des espaces et des ressources avec la prise en compte du bien-être des populations. Les conventions internationales reconnaissent à ces États des droits d'exploitation mais aussi des obligations qu'ils doivent prendre par des mesures juridiques et techniques visant à prévenir, réduire, combattre et maîtriser toutes les formes d'atteinte et de dégradation du milieu et des ressources. Cette reconnaissance dualiste (droits/obligations des États) est précisée par les dispositions des articles 192, 193 et 235 de la CMB. Les États ont donc *« l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin »* (article 192), mais aussi *« le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin »* (article 193). On décèle bien là une infime part de leurs responsabilités dans ce rôle pour la protection (article 235). Aussi, les conventions régionales

sur les mers soutiennent et prolongent les recommandations de la CMB et de bien d'autres encore plus précises. Mais le droit international lègue aussi à ces dernières et aux juridictions nationales deux principes fort contraignants qui sont l'obligation de coopérer et l'interdiction de polluer volontairement, sauf dans certaines conditions (pollution accidentelle ou en cas de force majeure, « pollution tolérée » sous autorisation de l'État côtier).

L'obligation pour les États de coopérer comme moyen de la protection sous-tend également celle d'informer, de consulter et de se concerter préalablement, pendant, et même après, pour des activités susceptibles de porter atteinte à l'environnement marin afin de prévenir et de combattre une éventuelle menace. Toutes les législations nationales reconnaissent ce principe quand bien même sa mise en œuvre relève d'une tout autre réalité. Il en est de même pour les mesures qui doivent préciser le seuil d'acceptabilité de la pollution : le périmètre, la nature des rejets, etc.

De plus, depuis les années 1930, et même bien avant, la pollution marine sous toutes ses formes constitue une véritable menace environnementale pour les mers et les côtes au point d'avoir cristallisé une bonne partie du droit international de l'environnement marin. Ce principe qui vise à reconnaître la pollution marine comme étant une menace universelle est également reconnu dans des législations nationales. Au-delà d'autres facteurs additionnels de dégradation de l'environnement marin relevant de contextes spécifiques à chaque État[161], quelques sources de pollution marine communément reconnues par les juridictions internationales (pollution par les navires, pollution tellurique, pollution due aux opérations d'immersion effectuée par les navires et aéronefs, pollution résultant des activités liées à l'exploitation et à l'exploration du fond de la mer et de son sous-sol, pollution d'origine atmosphérique) sont également considérées dans ces réglementations internes. Elles témoignent donc de l'ampleur d'une lutte mondialisée contre la pollution marine dont la régionalisation et la nationalisation constituent des échelles d'application plus fines et plus intégratrices des réalités.

Tous les États de la région fournissent des efforts individuellement ou de manière communautaire pour disposer de cadres juridiques performants pour la protection de l'environnement marin, mais cette juridiction est parfois sommaire et insuffisante.

V.2.1.2. Les limites des législations nationales en matière de protection

Dans les pays du golfe de Guinée, on constate de nombreuses insuffisances dans les réglementations pour la protection de l'environnement marin. Elles sont surtout liées à la disponibilité et de l'effectivité des textes réglementaires ou à leur imprécision. Au-delà des facteurs internes à ces États qui expliquent cette situation, l'héritage de la forte affiliation portant sur la logique *top down* est particulièrement pointé du doigt.

Si Christophe LEFEBVRE (2010) relève de façon générale les insuffisances des conventions régionales sur les mers, l'analyse que porte Alida Nabobuè ASSEMBONI (2006) nous permet d'accentuer ces difficultés en nous appuyant sur les limites de la convention d'Abidjan et leurs conséquences sur les manquements observés dans les réglementations nationales.

[161] Á l'exemple de l'érosion côtière en Afrique de l'Ouest comme menace majeure.

Les apports des conventions régionales sur les mers sont indéniables car elles *« soutiennent et prolongent incontestablement les engagements pris par les États dans le cadre de la convention sur le droit de la mer. Elles créent un cadre géopolitique de coopération technique et scientifique. Elles sont une réponse aux recommandations du chapitre 17 de l'Agenda 21 de Rio et permettent l'application des dispositions de la Partie XII de la Convention de Montego Bay. Elles permettent d'adopter des mesures spécifiques régionales par les protocoles et annexes, mettant en œuvre des programmes et des plans d'actions régionaux de protection de la mer. En encourageant les États à créer des réseaux d'aires marines et côtières protégées pour la protection de la biodiversité marine, elles créent aussi des outils d'évaluation technique et scientifique. Enfin, elles favorisent des initiatives avec la création de Commission thématique et de Comités régionaux sectoriels, et parfois favorisent des accords bilatéraux ou transfrontaliers* », nous dit Christophe LEFEBVRE (2010). Cependant, l'auteur reconnaît également que ces conventions ont encore de nombreuses insuffisances qui sont liées à des approches dont l'échelle mérite encore d'être réduite (sous-régional) et plus intégrante de la dimension des écosystèmes marins ou des écorégions marines. D'une faible considération des stratégies de gestion et/ou mise en valeur des ressources naturelles exploitables, ou encore des risques et des responsabilités dans une approche intersectorielle. Cette faible attention est également ressentie pour la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), sauf pour les progrès remarquables de la convention de Barcelone en la matière. Il en est de même pour les mesures de planification spatiale maritime régionales et d'autres formes de dégradation directes ou indirectes du milieu marin qui sont oubliées. Et enfin, le caractère non contraignant de certaines conventions et l'absence de sanctions envisagées en cas de non respect des engagements par les États sont aussi à mettre au compte de ces insuffisances.

Malgré les efforts des États à produire un cadre juridique, les réglementations régionales de la protection en Afrique, particulièrement dans le golfe de Guinée à travers la convention d'Abidjan contiennent encore des lacunes dont certaines méritent d'être soulevées. Alida Nabobuè ASSEMBONI (2006) nous le fait constater à travers les insuffisances du système de la convention d'Abidjan du fait qu'il comporte d'une part *« ... des dispositions souvent d'ordre général et présentant un caractère à la fois limité, vague et imprécis »*, et des vides juridiques sur certains problèmes particuliers, d'autre part.

Le mérite du processus d'articulation des textes juridiques internationaux est qu'il énonce les principes sur lesquels devront s'appuyer les *corpus* réglementaires des échelles inférieures. Ce processus d'affiliation des règles juridiques n'est pas sans conséquence en cas de carences constatées sur l'échelle supérieure de l'origine de la règle de droit. Les principes généraux du droit international sont généralement bien repris par la convention d'Abidjan (et ses protocoles). Parfois même un peu trop. Car, pour certaines définitions, elles sont presqu'à l'identique sans véritablement s'approprier des réalités spécifiques au contexte maritime régional des menaces et risques de l'environnement marin. En d'autres termes, le caractère du processus d'inspiration des recommandations internationales n'est pas assez dilué dans l'environnement juridique régional. Les textes réglementaires restent encore assez sommaires sur certains aspects qui méritent un peu plus d'attention. Par exemple, la définition internationale de la pollution marine qui retient surtout le caractère de l'introduction de substances dans le milieu marin se révèle être insuffisante et lacunaire au regard du développement d'autres formes de dégradation de l'environnement marin dans la région (surexploitation des ressources biologiques et les ressources exploitables du sol et du sous-sol

marin, érosion côtière, etc.). Dans ces lacunes, l'auteur porte également une critique sur la restriction du champ d'application de la convention qui ne concerne que les zones côtières et les eaux intérieures jusqu'aux espaces maritimes relevant de la juridiction des États, oubliant quelque peu de considérer la haute mer, or, les effets néfastes peuvent y provenir avant de se propager sur les côtes et dans les eaux intérieures.

De cette analyse, on remarque aussi que la convention d'Abidjan porte la marque de ces conventions régionales aux mesures non contraignantes et non sanctionnées en cas de non respect des recommandations d'une quelconque partie contractante. Son caractère très vague et imprécis est également relevé lorsqu'il s'agit d'apprécier les dispositions sur des notions comme *« les mesures appropriées »* pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser la pollution. En effet, inciter les États à prendre toutes les mesures appropriées pour la protection de l'environnement marin est une disposition intéressante en ce point qu'elle laisse la liberté aux États de les envisager et les mettre en place. Cependant, cette expression est assez vague, suffisamment ample pour couvrir toutes les mesures envisageables. Elle dévoile un véritable manque de précision pour ces mesures à prendre au niveau national et même sur les modalités de lutte contre la pollution marine, notamment les pratiques, les procédures et les mesures recommandées.

Des insuffisances sur cette convention d'Abidjan que Maurice KAMTO (1996) soulignait déjà en même temps que des vides juridiques sur les objectifs de protection et de mise en valeur de l'environnement et des ressources. Au niveau de la protection des ressources biologiques par exemple, la convention ne s'intéresse pas à proprement dit à la pêche. Bien d'autres comme elle également n'offrent que des moyens juridiques de citer des textes réglementaires spécifiques à cette activité. Très peu d'initiatives juridiques régionales encadrent la protection de la zone littorale et sa mise en valeur. C'est aussi le cas des pollutions marines d'origine tellurique qui sont peu abordées ou encore le presque vide juridique du problème de pollution transfrontière qui est pris en compte de manière implicite.

En somme, bien qu'elles ne font pas l'objet d'un regard spécifique pour notre analyse, il ne faut certainement pas négliger ces carences du droit international et régional car elles ne sont pas sans incidences sur les législations nationales. Une échelle à laquelle on constate quand même une réelle faiblesse de l'État à produire un arsenal juridique cohérent, coercitif et applicable pour la protection de l'environnement marin.

Les difficultés d'insertion des normes internationales et régionales dans les corpus juridiques nationaux sont le principal problème qui découle de cette affiliation. Le constat regrettable est qu'il y a une faible intégration de ces normes sur le plan interne en matière d'obligation pour la protection. Les textes internationaux imposent aux États régionaux des « obligations de comportement », c'est-a-dire une exécution des recommandations internationales faite de bonne foi par les États membres, et non des « obligations de résultats » qui sont des obligations contraignantes, et par conséquent, celles encadrées par des objectifs préalablement fixés où l'évaluation des résultats est clairement définie par l'établissement de certaines normes techniques ou des seuils de référence (ASSEMBONI, 2006). Ils se doivent d'intégrer ces normes et de les faire respecter. Malheureusement, ce n'est pas souvent le cas pour la grande majorité des textes internationaux et régionaux. D'où le manque de précision sur les réglementations nationales. Ainsi, les différentes obligations des textes internationaux et régionaux pour protéger l'environnement marin se retrouvent dans les législations nationales des pays du golfe de Guinée avec des limites de forme et de fond, lorsqu'elles y

arrivent par la ratification des textes. De forme parce que les États signataires à une convention ou un traité international ont l'obligation de traduire les recommandations dans leurs juridictions internes selon une procédure de ratification et d'approbation qui doit permettre une réelle réappropriation pour délivrer des dispositions suffisamment précises, et un cadre adéquat pour assurer leur effectivité. Or, peu de pays respectent une telle procédure et manquent de moyens ou de volonté pour assurer l'effectivité des lois. Et dans le fond, l'héritage du caractère limité, très vague, imprécis et parfois insuffisant des juridictions internationales sur les réglementations internes font peser d'énormes lacunes sur ces dernières sans pour autant renier leur part de responsabilité.

Les États eux-mêmes endossent une part non négligeable de cette responsabilité par leur impuissance à produire des textes réglementaires pertinents pour la protection de l'environnement marin. Et lorsqu'ils y arrivent, des lacunes sont également perceptibles. Là encore, il faut dire que certaines analyses évoquent des disparités, des insuffisances et des vides dans l'organisation des mesures sur les lois de l'environnement en matière de protection et de conservation de la mer et de ses ressources. En matière d'insuffisance, on peut évoquer le cas du Gabon avec son décret n°62/PR/MEFPE du 10 janvier 1994 portant réglementation de la pêche en République gabonaise. Le texte définit quatre zones de pêche allant des eaux intérieures jusqu'à la ZEE. Les deux premières zones allant des eaux intérieures jusqu'à trois milles marins sont exclusivement réservées aux nationaux et à la pêche artisanale. La troisième zone qui se situe entre trois et six milles marins est réservée exclusivement aux pêcheurs gabonais (population et entreprise nationale) se livrant à la pêche artisanale et industrielle. On ne sait réellement sur quelle base juridique ou d'appréciation s'appuie ce texte lorsqu'on a conscience des limites déterminées par la CMB et du fait d'une réalité admise de tous : la majeure partie des ressources halieutiques se trouve sur le plateau continental. État partie de la CMB depuis le 11 mars 1998, y a-t-il pas nécessité à redéfinir le découpage de ses zones de pêche ?

Pour ce qui est de la coordination des mesures de protection et d'autres aspects non intégrés ou très peu, là aussi, il semble qu'il existe un vide juridique permettant d'établir un cadre réglementaire unifié pour la protection et la gestion. C'est du moins le constat que dresse encore Alida Nabobuè ASSEMBONI (2006) dans cinq pays francophones de l'Afrique de l'Ouest (Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Bénin, Togo) où les dispositions des différents codes de l'environnement ne couvrent pas tous les aspects pouvant relier la protection et la gestion de l'environnement marin. La réglementation met l'accent sur les mesures de protection en évoquant implicitement celles de la mise en valeur par des stratégies de planification spatiale ou d'utilisation rationnelle des ressources.

Il est clair que d'autres carences juridiques existent au niveau national, et nous ne prétendons pas avoir tenu une liste exhaustive par les exemples cités. Mais les limites liées aux pratiques spatiales et aux moyens alloués sont également des facteurs non négligeables qu'il convient d'apprécier.

V.2.2- Les limites sur les pratiques spatiales et les moyens de la protection

Les stratégies de planification spatiale sont censées être des empreintes d'un aménagement territorial dont l'initiative marque la présence de l'État en mer pour la protection de l'environnement marin. Ces pratiques spatiales doivent être accompagnées par

des moyens suffisants et adaptés. De ce fait, que peut-on dire de la situation qui prévaut dans les pays du golfe de Guinée ? Le cas d'étude d'un projet des AMP au Bénin, les aspects liés à la protection contre l'érosion côtière, et un aperçu de moyens limités alloués à la protection avec le rôle des ONG nous renseignent sur la question.

V.2.2.1. La planification spatiale : l'exemple du projet inachevé des AMP au Bénin

Il faut d'abord signaler que malgré l'évolution du nombre d'espaces protégés depuis les années 1970 et en connaissance des enjeux maritimes écologiques, seulement 0,6% de ces milieux étaient du domaine marin sur l'ensemble de la planète en 2005 (LEFEBVRE, 2005). Même si ce pourcentage a augmenté au fil des années, il n'est guère supérieur à 0,8% aujourd'hui et reflète une disparité entre le nombre d'aires protégées terrestres et celui des AMP. Une inégalité que les déclarations du sommet de Durban et d'autres organismes internationaux tels que l'UICN tentent de corriger en recommandant une protection du milieu marin mondial qu'ils souhaitent élever entre 10 et 15% d'ici l'horizon 2025, surtout pour les zones côtières et pour des milieux marins à fort potentiel écologique et économique. Le constat général des efforts hésitants et mitigés de nombreux pays du monde à réduire ce déséquilibre reste également valable pour la région du golfe de Guinée où les États s'activent tant bien que mal à mettre sur pied des stratégies locales, nationales, régionales et sous-régionales, intégrantes des normes juridiques et techniques internationales pour la protection et la mise en valeur de l'environnement marin. Mais le constat général est que les pratiques spatiales sont peu courantes et parfois mal structurées.

De la Côte d'Ivoire à l'Angola, au-delà de la mise en œuvre d'un arsenal juridique approximatif et dont on cherche à assurer l'application, les stratégies visant à créer des espaces protégés sont définis par des politiques nationales structurantes et intégrantes. Pourtant, presque tous les plans nationaux énoncent au moins les grandes directives des mesures visant à créer des AMP, et très peu d'espaces de ce genre ont vu le jour jusqu'à présent. Leur absence traduit un véritable malaise conceptuel de ces dynamiques territoriales de la protection de l'environnement marin. Pourtant, que ce soit sur des problèmes de pollution par l'« introduction de substances » ou d'autres formes de dégradation mécanique (érosion côtière), certains pays comme le Bénin tentent tant bien que mal de produire une stratégie de planification spatiale.

Pour ce pays, il faut dire que *« Les formes de dégradation que connaît la zone côtière du Bénin peuvent être résumées comme suit : une pression énorme causée par une forte démographie et la concentration des 2/3 de la population sur le 1/7^{e} du territoire ; l'érosion côtière : surtout remarquable dans la partie Est de la ville de Cotonou et dans la région de Grand-Popo ; la pollution des eaux marines à cause des effluents d'usines et du dégazage fréquent des bateaux; la perte de sable et de gravier due aux activités des carrières installées dans plusieurs localités le long de la côte ; la destruction de la mangrove, surtout là où est produit du sel selon un procédé artisanal »* (ANDRÉ *et al.*, 2002). Face à de telles atteintes et au risque que cela fait courir à l'environnement marin béninois, les autorités publiques n'ont pas hésité à agir sur le plan de la planification spatiale du territoire maritime comme en témoigne l'enclenchement depuis 2007 du « Projet d'établissement et de gestion des Aires

Marines Protégées »[162]. Un projet pilote pour les 16 pays appartenant à la région du Grand Ecosystème Marin du Courant de Guinée (GEM-CG), de la Guinée-Bissau à l'Angola, et dont le Bénin servait de zone expérimentale[163].

Á cet effet, quatre sites avaient été identifiés. Il s'agit du site de Nazoumè-Bouche du Roy (9138 ha), d'Avléketé-Togbin (1576 ha), de l'Aire Marine d'Aveléketé (16010 ha) dont le site est entièrement marin (au-delà de la ligne de base), et enfin, du lac Nakoué (143,5 ha pour le site de Godomey (Ganvi) et 12,20 ha pour le site de Tchonvi) comme le prouve la **figure 22** qui en est issue. Sur un littoral de 125 km qui s'étire d'Ouest à l'Est, la superficie de l'ensemble des sites est de 8692 km^2 pour 7,7% du territoire national. Pour répondre à des objectifs précis tels que *« protéger les espèces et les habitats vulnérables (biodiversité et les écosystèmes) ; protéger les stades biologiques fragiles (lieux de ponte et d'alevinage) ; améliorer la productivité de la pêche dans la région et susciter des retombées socio-économiques pour les communautés locales ; améliorer les aptitudes des communautés locales à pouvoir développer leur autonomie en termes de gestion au plan organisationnel, institutionnel, technique et même financier. Il a été élaboré suivant une démarche participative qui implique les autorités locales concernées à divers niveaux, les autorités administratives et les populations bénéficiaires elles-mêmes »* (CEDED-ONG, 2007). L'étude a permis de réaliser la cartographie détaillée à grande échelle des sites identifiés mettant en lumière une base de données sur les caractéristiques physiques et socio-économiques, les plans de gestion et de zoning, de délimitation et de démarcation physique des milieux, les plans d'action et de suivi-évaluation des indicateurs pour apprécier les mesures de protection.

Avec divers acteurs, le Centre pour l'Environnement et de Développement Durable (CEDED-ONG) a donc déployé des efforts impressionnants pour la conception du projet jusqu'à la mise en place du cadre de son exécution à travers six grandes étapes détaillées et portant sur *« la sensibilisation aussi large que possible des acteurs au niveau local et institutionnel, la cartographie à grande échelle et détaillée des sites, l'élaboration des plans de gestion, la démarcation et la délimitation physique des sites, l'élaboration des plans d'action et enfin l'élaboration d'un plan de suivi-évaluation pour chaque AMP »* (CEDED-ONG, 2007). Le renforcement du cadre juridique en la matière avec la loi n°2002-016 du 18 octobre 2004 portant régime de la faune en République du Bénin qui pose les bases de la création des AMP nationales[164], ou encore le code de l'environnement et l'émulation participative des communautés villageoises ainsi que des élus locaux ont donné un écho favorable à la valorisation et à la dynamisation de cette initiative expérimentale qui, par la même occasion a laissé en héritage un outil d'aide à la décision et d'orientation des pratiques spatiales pour la protection de l'environnement marin : un plan de suivi-évaluation. Ce plan a la capacité d'être révisé et actualisé chaque année en fonction des progrès ou des manquements constatés.

[162] Voir le document suivant : Rapport final par la CEDED-ONG, 2007, *Projet d'établissement et de gestion des aires marines protégées au Bénin*, Projet pilote des 16 pays du Grant Ecosystème du Courant de Guinée, contrat n°GR/RAF/04/004/11-B2, 182 p.

[163] Un projet similaire au Cameroun fait état d'une mise en œuvre de la Gestion Intégrée de la Zone Côtière (GIZC) pour la région de Kribi-Campo. Voir Rapport final (Projet GP/RAF/04), 2011, *Mise en œuvre de la GIZC pour la région de Kribi-Campo au Cameroun*, Envi-Rep Cameroun, 221 p.

[164] Pour le renforcement du cadre juridique, on peut aussi se référer au rapport d''étude de M. ISSA et F. DOSSOU, 2007, *Étude pour la proposition d'une réglementation portant création d'aires marines protégées au Bénin*, 39 p.

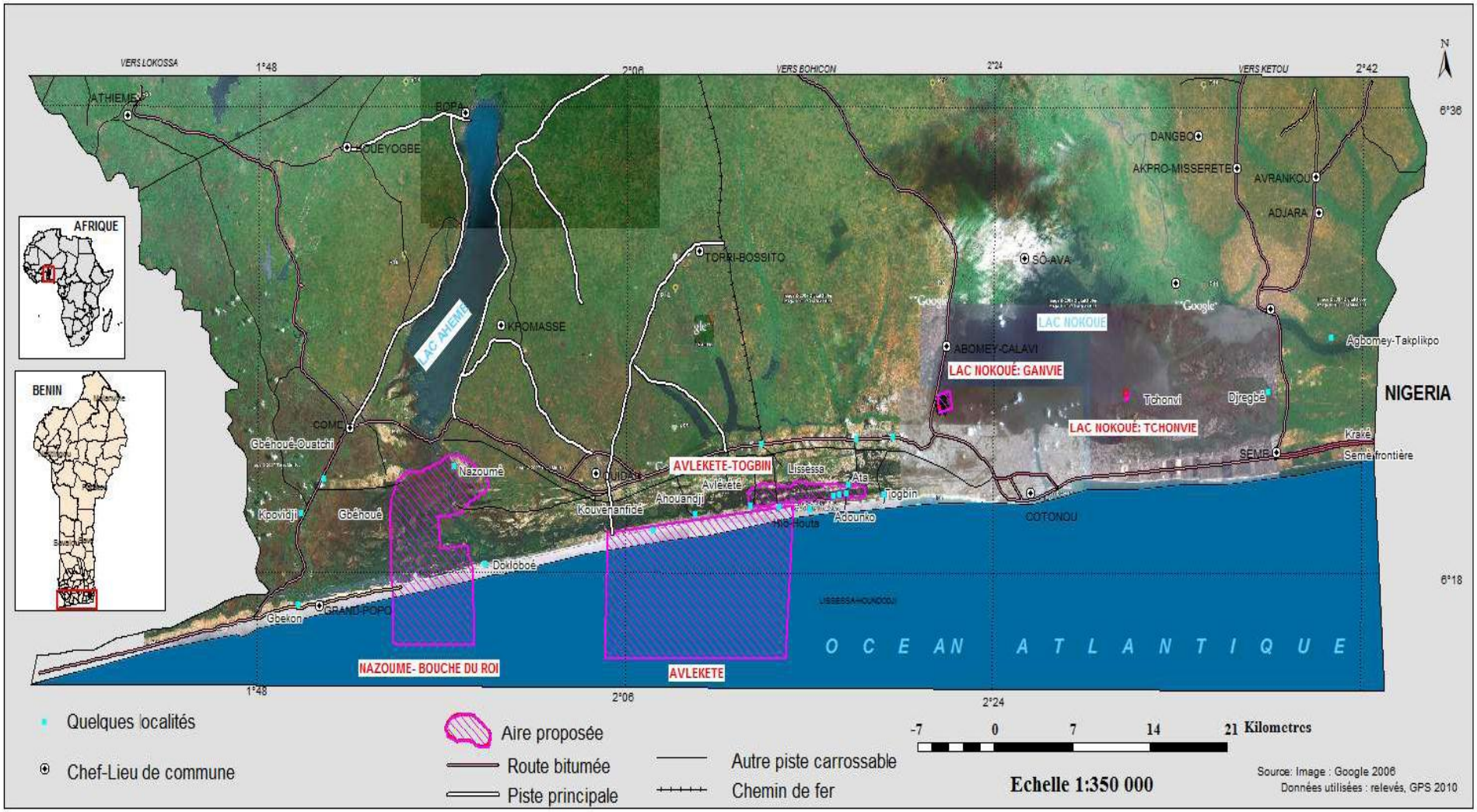


Figure 22 : Les aires marines à protéger au Bénin

Á notre sens, ce projet est assez innovant dans la protection et la gestion de l'environnement marin en Afrique atlantique pour trois principales raisons. D'abord son côté très participatif avec l'intégration et la prise en compte d'un large éventail d'acteurs directs et indirects qui gèrent institutionnellement ou « librement » (société civile) ces questions et ceux qui côtoient le milieu et sont à l'origine de son occupation et de exploitation des ressources halieutiques. Les résultats attendus font état de l'organisation d'une série de campagne de sensibilisation et de conscientisation des populations riveraines et communautés de la zone du projet des AMP. Une logique participative qui fait souvent défaut à de nombreux projets régionaux qui ne tiennent pas compte ou très peu de cette catégorie d'acteurs (communauté villageoise) comme de véritables acteurs, mais aussi ce caractère d'avoir insisté sur les campagnes de sensibilisation au préalable. Ensuite, la réalisation d'un certain nombre d'actions techniques avec précision prouve le caractère avancé du cadre conceptuel et de la recherche de sa mise en œuvre. Les actions telles que la réalisation de la cartographie détaillée et à grande échelle des sites identifiés, l'élaboration des plans de gestion et de zoning pour la mise en exergue des enjeux de la vulnérabilité pour une sanctuarisation progressive, la délimitation et la démarcation physique avec une prise en compte de l'avis et de l'implication des communautés locales, l'élaboration d'un plan d'action pour chaque AMP avec planification et budgétisation des activités, sont là des marques significatives de cette avancée. Et enfin, le projet se démarque de ses semblables avec l'élaboration d'un plan de suivi-évaluation par des indicateurs de la protection et la gestion. De nombreux projets environnementaux marins ou terrestres souffrent de l'absence d'un cadre de suivi-évaluation pendant ou après leur phase d'exécution. Or, cela permet de mesurer l'efficacité des mesures mises en place et d'envisager leur flexibilité pour inscrire l'action dans une durée efficiente. Ce processus qui permet de mesurer la réussite de la protection et de la gestion est aussi un moyen de rendre compte aux différents acteurs impliqués dans l'action collective et principalement pour ceux qui financent de tels projets. Et pourtant, malgré ces efforts considérables, ce projet reste inachevé encore à l'heure actuelle.

Effectivement, selon nos récentes enquêtes en janvier 2013 sur l'état d'avancement du projet, des difficultés subsistent et elles sont surtout liées au financement des mesures de protection des sites et à certains aspects techniques. L'initiative semble tâtonner dans sa mise en exécution par le gouvernement du Bénin. Conditionné par la validation du ministère de tutelle, le travail préparatoire qui consistait à collecter des informations et les traiter pour dégager un rapport final avec des recommandations pertinentes est aujourd'hui resté lettre morte pour la phase d'exécution. Tous les acteurs attendent avec impatience l'autorisation du ministère de tutelle pour ériger légalement les sites identifiés en AMP et l'octroi des moyens devant servir à leur protection et au suivi des mesures d'évaluation.

Si le Bénin fait figure d'exception par cette initiative bien qu'inachevée, le constat est généralisé dans les pays du golfe de Guinée où certains n'osent même pas franchir l'étape d'une conception spatiale des « territoires marins à protéger ». Par cet exemple béninois, au regard des formes de dégradation que connaît la zone côtière, c'est aussi la question de l'érosion côtière naturelle et anthropique qui est soulevée pour toute la région.

V.2.2.2. La protection contre les risques côtiers : résistance à l'érosion côtière

Qu'elle soit du ressort des effets de la nature elle-même et/ou ceux des impacts d'une forte littoralisation des sociétés, la menace liée à l'érosion côtière occupe une place importante depuis quelques années dans les problèmes de dégradation de l'environnement dans le monde en général, en Afrique aussi et dans le golfe de Guinée. La sous-région de l'Afrique de l'Ouest semble plus particulièrement touchée par le phénomène à en croire d'une part, l'abondante littérature disponible sur cette question par rapport à l'Afrique centrale[165], mais aussi du fait de voir l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) s'intéresser à la question à travers le Programme Régional de Lutte contre l'Érosion Côtière (PRLEC-UEMOA)[166] adopté le 25 janvier 2007 lors de la réunion des Ministres chargés de l'Environnement, tenue à Cotonou (Bénin), d'autre part.

D'abord, une vérité qui mérite d'être énoncée d'entrée de jeu : l'érosion côtière est un phénomène naturel qui participe de l'évolution du trait de côte sous l'action des vagues, du vent, de la pluie, des courants et de la nature des côtes. Ces dernières années, on y associe à ces facteurs naturels, la montée du niveau de la mer à cause du changement climatique. Si ce dernier aspect n'est pas évident à montrer dans les pays de notre région d'étude, l'impact des activités humaines sur l'érosion côtière ne souffre d'aucune contestation.

En effet, tous les pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest semblent subir une accélération du phénomène de l'érosion côtière et cela encore plus lorsque les enjeux associés aux installations littorales sont importantes. Il ne faut pas ignorer que dans cette sous-région comme dans l'ensemble du golfe de Guinée, *« 60% de la population, l'ensemble des capitales, l'essentiel des installations portuaires et industrielle sont établis le long de la côte, sans compter l'importance des réserves foncières et des ressources naturelles pour la sécurité alimentaire des communautés littorales »* (UICN, 2010). Ce qui permet à ce que certains territoires estuariens soient saturés par la pression des activités humaines et leurs conséquences sur l'environnement. C'est par exemple le cas du cordon de sable sur lequel est installée la ville de Keta au Ghana ou encore celle de Banjul en Gambie qui ont été restauré par des travaux titanesques à grands frais pour engraisser l'espace à des centaines de kilomètres et éviter leur séparation du continent. D'autres territoires ont eu moins de chance. C'est le cas au Togo où une troisième route côtière a été perdue en quarante ans d'érosion (UICN, 2010).

De nombreuses études ont été réalisées et permettent de ressortir une appréciation comparative de la cartographie d'analyse géodynamique et sensibilité du littoral avec celle des enjeux humains. Pour le cas du projet PRLEC-UEMOA par exemple, il en ressort des projections démographiques préoccupantes d'une population à l'heure actuelle estimée à 18 millions d'habitants et concentrée sur les zones urbaines littorales et qui pourrait éventuellement doubler d'ici 2030 avec les effets qu'on imagine sur les risques côtiers. C'est en vue de faire face à ce problème que ce programme a été initié et dont les recommandations débouchent sur la mise en place d'un mécanisme régional de gouvernance et de prévention des risques côtiers sur trois volets : des prescriptions générales applicables à l'aménagement des territoires côtiers et le respect des infrastructures et des écosystèmes naturels, la mise en

[165] Ce référer par exemple aux nombreuses publications d'Adoté Blim BLIVI (Professeur de Géographie à l'université de Lomé) sur la géomorphologie et les problématiques de la zone côtière (vulnérabilité et gestion).

[166] Mais le projet prend en compte tous les pays côtiers allant de la Mauritanie au Bénin depuis 2009, soit un nombre de 11 États.

place d'un observatoire régional du littoral sous l'égide du Centre de Suivi Écologique de Dakar dont la mission est de coordonner le suivi et les informations issus des sites prioritairement localisés pour leur vulnérabilité (44 zones et 179 secteurs priorisés), et enfin, un volet de renforcement des capacités dans le but de coordonner les savoirs scientifiques et les restituer sous la forme des outils d'aide à la décision pour les politiques et sur le droit à l'accessibilité de l'information pour les populations côtières. Ces résultats ont été validés par le Comité Scientifique Régional réuni à Dakar (Sénégal) les 29-30 septembre 2010. Quatre ans après, que peut-on retenir de cette initiative ?

Au-delà de nos investigations personnelles, un rapport du Centre de Suivi Écologique en collaboration l'UEMOA et l'UICN en 2013 (CSE-UEMOA-UICN, 2013) permet de rendre compte de l'avancement de ce projet PRLEC-UEMOA à travers le rapport d'atelier régional de lancement de la Mission d'Observation du Littoral Ouest Africain (MOLOA). En effet, le rapport fait été de l'avancement du projet en précisant que de multiples initiatives sont en cours dans les États concernés malgré le fait de se heurter à quelques difficultés liées au manque de volonté politique dans certains pays, à la logique de priorité des activités pour le développement où la protection de l'environnement ne retient pas souvent une grande attention. On fait également mention des besoins de restructuration des cellules de pilotage du projet dont certains États non membres de l'UEMOA craignent une sous-représentation. Une question résolue par la volonté manifeste des représentants à élargir ces comités pilotage pour que chaque pays puisse avoir au moins un représentant comme principe d'équité. La question sur la volonté d'élargir le nombre des observateurs à des acteurs tels que la Banque africaine de développement (BAD), la Banque mondiale, l'UE et bien d'autres a été également traitée avec succès, et cela, pour des raisons d'apport des expériences extérieures, mais aussi pour les besoins sur les ressources financières. La nécessité du partage des documents entre les différents organismes n'était pas en reste au même titre que l'élaboration d'une feuille de route pour le projet MOLOA et les mécanismes et outils administratifs qui doivent permettre d'apprécier l'avancement du projet et la restitution des travaux.

D'autres informations provenant de notre correspondant, Idriss DEFFRY, coordinateur du programme sur « L'étude régionale de suivi du trait de côte et le Schéma Directeur du Littoral de l'Afrique de l'Ouest (SDLAO) » dans le cadre du programme PRLEC-UEMOA, nous informent que depuis la déclaration de Dakar certains mécanismes et commissions sont effectivement en place pour concrétiser les mesures. Dans ce sens, un programme initial de lancement d'une mission de trois ans a été construit par le CSE et l'UICN et actuellement appuyé par l'UEMOA. Les informations sur ces efforts sont disponibles sur un site dédié à cette mission (www.climatandcoast.com), et l'UICN et le CSE sont en cours de préparation d'un « Bilan 2015 des littoraux Ouest Africains ».

Un bilan *a priori* très encourageant qui, par la même occasion n'a pas manqué de soulever le caractère d'une approche intégrée de la gestion des territoires littoraux pour les aspects liés à la défense côtière, plus précisément au phénomène d'érosion côtière. Un engouement manifeste dont on ne saurait confirmer pour la sous-région de l'Afrique centrale.

V.2.2.3. Les difficultés liées aux moyens de la protection et le rôle des ONG

Malgré la volonté affichée des gouvernements africains par des déclarations lors de sommets internationaux sur la protection de l'environnement en général, et marin en

particulier, force est de constater que rien n'est fait, ou que très peu d'initiatives concourent à matérialiser ces discours. Un véritable paradoxe que Samuel DEPRAZ (2009) ne peut s'empêcher d'interroger à propos de possibles liens inavoués qui semblent faire de la création des espaces protégés un outil géopolitique pour certains dirigeants politiques.

L'auteur estime que ces intentions déclarées sur les tribunes internationales pour la création des espaces protégés par certains acteurs aux régimes non-démocratiques semblent *a priori* être un excellent moyen pour se racheter une bonne conscience écologique. L'absence ou les difficultés de matérialisation au plan national de ces engagements comme le prouvent de multiples exemples de Brice Didier KOUMBA MABERT (2010) sur la réserve de la Lopé et le parc national de Loango au Gabon en sont justement les preuves. D'ailleurs, c'est tous le secteur de la protection de l'environnement dans ce pays qui est quelque peu caractérisé par ces initiatives aux effets médiatiques avec une forte dimension fantomatique sur leur concrétisation.

En effet, malgré les efforts des autorités à protéger 12% du territoire national par la création d'un réseau de 13 parcs nationaux en 2002, ces deux cas de figure illustrent un paradoxe entre les déclarations d'engagement au sommet de la Terre en 2002 à Johannesbourg et leur matérialisation. Par une analyse de l'absurdité de l'État à attribuer des permis d'exploitation à des acteurs privés (exploitants forestiers ou pétroliers) dans des zones censées bénéficier d'une protection absolue, l'auteur dénonce une politique aux effets d'annonce, comme dans la plupart des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. La recherche de stratégies de diversification de l'économie gabonaise pour faire face à l'« après pétrole » relaye souvent au second plan les préoccupations liées à la protection de l'environnement dans des espaces à protéger qui suscitent des conflits entre différents intervenants. Sur cet aspect et sur bien d'autres, de nombreux scientifiques et organismes internationaux impliqués dans la gestion et la conservation des espaces protégés en général, et de l'environnement marins en particulier, pensent que les mesures de protection sont souvent inexistantes ou très faibles au regard de la situation mondiale.

La volonté des décideurs politiques reste l'élément moteur de l'aboutissement des stratégies de planification et de gestion spatiale et des ressources. Mais d'autres paramètres méritent d'être pris en compte au risque de constituer des limites pour cette dynamique. C'est le cas de la capacité des institutions juridiques, le potentiel humain parfois limité, mais aussi l'incapacité à disposer de l'information comme support pour orienter les décisions. Dans la plupart des pays régionaux, le milieu de la protection de l'environnement souffre inlassablement de l'absence des institutions pouvant permettre une meilleure lisibilité des programmes d'action menés. Autour d'une telle absence, on peut également trouver, lorsqu'elles existent dans certains pays, des problèmes de coordination des politiques et ceux liés aux faibles moyens alloués qui se greffent les uns aux. Ainsi, *« l'UICN révèle que 80% des aires marines protégées ne disposent pas de moyens humains et matériels suffisants pour mettre en œuvre de réelles mesures de gestion et de conservation, c'est-à-dire la réglementation des activités, la réduction des pollutions, la surveillance, l'accueil et l'information du public »* (LEFEBVRE, 2005). Dans une telle faiblesse généralisée de l'autorité étatique, les ONG internationales deviennent souvent des acteurs incontournables dans la défense de la protection et de la mise en valeur de l'environnement marin.

De cette catégorie d'acteurs il faut d'abord distinguer ceux qui sont des organisations nationales (locales, communautés villageoises, groupes associatifs) et ces mastodontes

internationaux qui implantent des antennes dans les pays de la région (WWF, WCS, Greenpeace, etc.). C'est de cette deuxième catégorie dont il est surtout question dans notre propos car ils représentent une alternative considérable face à l'impuissance de l'État dans sa mission de protection de l'environnement marin.

Généralement, quatre missions principales encadrent l'intervention des ONG internationales : la sensibilisation, l'alerte, la gestion et la participation (LAVIEILLE, 1998 ; MORAND-DEVILLER, 2002). Cette participation des ONG est multidimensionnelle et se décline à travers les incitations aux États à ratifier les textes internationaux et à élaborer un environnement juridique national favorable aux missions de la protection et de la gestion, à financer des projets et trouver des donateurs (bailleurs de fonds), fournir des informations aux décideurs nationaux (appui technique et théorique), à vulgariser les projets nationaux sur le plan international, etc. Il est clair que la dynamique de protection de l'environnement marin s'accompagne d'une coopération internationale qui ne peut se passer du rôle des ONG pour aider à l'application des mesures édictées pendant les rencontres internationales. De par leur capacité à drainer des moyens financiers importants et par cet effet d'image de « Robin des bois de l'environnement », ces ONG exercent un véritable pouvoir de décision dans les États du Sud en mal de stratégies nationales et de moyens pour la protection. Leur implication au plan national va donc parfois bien au-delà du rôle d'observateur ou consultant qu'ils sont censés incarner. Et dans certains cas, ce pouvoir est si important qu'on ne peut s'empêcher d'y voir de le rôle de véritables acteurs géopolitiques qui amènent Georges ROSSI (2003) à emprunter l'expression d'une « ingérence écologique » des pays du Nord sur ceux du Sud en développant des pratiques institutionnelles et organisationnelles qui véhiculent l'idéologie d'un Nord détenteur de la pensée unique écologique : une vision manichéenne de la protection de la nature.

Comme le démontre l'exemple du Bénin sur le projet des AMP et dans bien d'autres cas de la région, les ONG sont des acteurs incontournables car elles détiennent une grande partie des moyens conceptuels, financiers et techniques. Elles profitent de cette faiblesse des autorités publiques pour régner presque « sans partage » sur la vision du mode de protection des espaces à protéger. Cette complicité entre ONG et certaines autorités publiques est si grande que certains acteurs des milieux scientifiques et universitaires dénoncent un manque d'objectivité concernant l'étude des dossiers sur les appels d'offres pour l'exécution de projets. C'est du moins ce que certains acteurs universitaires dénoncent pour l'exécution du projet au Bénin où les termes du contrat signé entre l'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI) et le CEDED-ONG sont d'aider le gouvernement du Bénin dans l'établissement et la gestion des AMP sur les quatre sites identifiés et de promouvoir une démarche participative avec l'ensemble des acteurs concernés de près ou de loin par la question. L'absence du caractère altruiste de certaines ONG et leur complicité avec des entreprises au pouvoir économique considérable (les multinationales pétrolières) en font parfois des acteurs aux lignes idéologiques floues en matière de protection de l'environnement marin.

Cependant, si elles ont parfois un pouvoir décisionnel important, elles se heurtent aussi aux prérogatives de souveraineté et aux nationalismes de certains États peu favorables à encourager leur implantation et leur implication dans des projets nationaux dans le golfe de Guinée (RIEUCAU, 2001). Parfois considéré - à tort ou à travers – comme des vecteurs du néocolonialisme dans les pays du Sud, elles ne bénéficient pas forcément d'une bonne réceptivité auprès de certains décideurs politiques ou des populations autochtones des sites à

protéger. Leur logique qui conduit à la multiplication des sites à protéger sur les territoires nationaux en inquiète plus d'un, et cela, pour des objectifs parfois flous comme nous le verrons plus tard.

Sur ce chapitre, les réponses en matière de protection de l'environnement marin dans le golfe de Guinée sont limitées. Et pourtant, il est clair que l'idée d'une conscience écologique est ancienne et que les africains ne peuvent éprouver un complexe face à la genèse des logiques de protection de la nature. Loin des cendres de l'approche par le catatrophisme, ils savent trop bien les liens responsables et rationnels que l'Homme doit entretenir avec son milieu et ses ressources. Si l'institutionnalisation de la dynamique de protection arrive en Afrique avec l'évènement de la colonisation, le continent hérite de ce mouvement général pour la nature. L'environnement marin devient ainsi progressivement une préoccupation majeure pour les États du golfe de Guinée qui, en même temps, n'hésitent à contribuer à la codification du droit international de l'environnement tout en s'en inspirant pour leurs législations nationales. Les problèmes liés aux pollutions occupent ainsi une place importante dans ces législations, mais la région reste également marquée par le phénomène de l'érosion côtière comme l'atteste l'abondante littérature et les efforts remarquables pour la région de l'Afrique de l'Ouest.

Il faut admettre que dans cette volonté universelle de protéger l'environnement marin, le droit international lègue aux échelles inférieures des concepts et des pratiques pour mieux s'incarner. Celui de « mer régionale » en est une illustration que les pays de notre région n'hésiteront pas à s'approprier théoriquement par la convention d'Abidjan pour tenter de territorialiser les espaces marins à protéger par les AMP et toutes les autres mesures visant à respecter l'environnement. Á travers les efforts sur la réglementation et la pratique spatiale, nous avons constaté que beaucoup reste encore à faire dans les pays du golfe de Guinée et qu'il y a même urgence à mieux aborder ces questions au risque de contribuer à l'augmentation du pouvoir des ONG internationales qui n'est pas parfois compatible avec les aspirations des populations locales et nationales. Il en est de même pour les risques côtiers liés à l'érosion naturelle et/ou anthropique où les efforts sont encourageants pour l'Afrique de l'Ouest mais encore balbutiants pour l'Afrique centrale. Un problème déjà complexe auquel s'ajoute l'imminente question sur la montée du niveau de la mer à cause du réchauffement climatique.

CONCLUSION DE LA PARTIE II

Pour cette deuxième partie sur l'évaluation des réponses des États sur la territorialisation, le contrôle institutionnel et la protection de l'environnement marin, le diagnostic précédemment posé sur la vulnérabilité maritime est conforté par le constat général des mesures conceptuelles et pratiques approximatives, inappropriées et parfois même inexistantes. Les trois thématiques abordées nous révèlent des insuffisances notoires en matière de territorialisation des espaces et des activités maritimes, des logiques de structuration institutionnelle encore embryonnaire et en manque d'affirmation. La dynamique de protection de l'environnement marin, malgré quelques efforts constatés, tarde à se frayer un chemin aux yeux des populations concernées et semble cacher une forme de déni de la responsabilité régalienne en la matière dans la substitution des rôles au profit des ONG internationales.

En effet, malgré un engouement manifeste à l'origine pour le processus de territorialisation des espaces maritimes, les États du golfe de Guinée n'ont pas véritablement tiré profit de cette codification spatiale qui fait peser le risque de déstabilisation des économies régionales par la multiplication des conflits pour les enjeux pétroliers. Les carences des institutions se traduisent par l'absence de véritables cadres de concertation interne ou à l'échelle régionale. Et pour compléter le tableau sombre, les réponses limitées sur la protection de l'environnement marin confortent cette fragilité à penser le territoire marin et à l'administrer de façon institutionnelle, juridique et spatiale.

S'il est clair que la première partie de ce travail consistait à dresser un diagnostic à travers les illustrations de la vulnérabilité maritime, la seconde, quant à elle, donnait les raisons explicatives de ce constat. Cependant, ne sommes-nous pas entrain de céder à la précipitation d'une homogénéisation de l'état de la vulnérabilité maritime régionale ? Cet empressement ne risque-t-il pas de nous empêcher d'apprécier le caractère géographique et hétérogène de cette vulnérabilité afin de mieux aider à la prise de décision des instances régionales ? Une troisième partie mérite alors d'évoquer de façon plus affinée cette considération de la sécurisation maritime pour la reconsidération du régionalisme maritime sécuritaire.

PARTIE III

ESSAI D'ANALYSE DE L'HÉTÉROGÉNÉITÉ SPATIALE DE LA VULNÉRABILITÉ MARITIME

On a souvent coutume de dire que « ce qui est évident n'a aucun intérêt ». Dans le cadre de notre analyse sur les atteintes sécuritaires dans le golfe de Guinée, cette assertion pourrait avoir tout son sens lorsqu'on succombe à la facilité du raisonnement sur la vulnérabilité maritime régionale. Pourtant, à l'évidence d'un milieu maritime régional menacé, tous les pays ne présentent pas le même profil de vulnérabilité. Autrement dit, le fait de considérer que les États du golfe de Guinée ont en commun les mêmes défis sécuritaires à relever cache une réalité microscopique de l'hétérogénéité spatiale de cette vulnérabilité que les logiques de coopération régionale semblent très souvent oublier ou faiblement considérer. La vulnérabilité maritime régionale, si elle est évidente, ne se manifeste pas potentiellement de la même façon selon les États ou les milieux considérés et les réponses n'en seront que plus diversifiées.

En effet, selon les approches privilégiées, les États adoptent ou non des postures qui rendent hétérogène la capacité à faire face aux menaces et risques maritimes. L'évaluation du droit de réponse que nous venons d'analyser laisse apparaître quelque peu ces différentes postures qui semblent être une émanation du rapport de la logique descendante, dite *top-down*.

Cette troisième partie se propose justement de tenter de rendre compte méthodologiquement de cette vulnérabilité par la logique contraire qui, sans contexte, livre une hétérogénéité spatiale du niveau des activités, mais surtout des espaces maritimes et portuaires affectés par les problèmes de sécurisation. Nous tentons de rendre cela possible à travers une méthode d'analyse que nous avons inventée et dont l'objectif est d'apprécier à une échelle fine la valeur de la vulnérabilité maritime avec la prise en compte de certains facteurs. L'objectif final est d'aider à la prise de décision concernant les mécanismes et principes de coopération et d'intégration régionale par le fait maritime sécuritaire. La question est abordée dans les espaces de trois pays du golfe de Guinée, à savoir, le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Gabon. Des États côtiers qui, certes, ne sont pas les plus représentatifs du fait maritime régional, mais dont l'analyse peut s'appuyer sur l'homogénéité plus ou moins affirmée de la culture maritime française.

Au-delà des difficultés à définir une méthode d'analyse stable et irréprochable, le chapitre VI nous donnera l'occasion de mesurer la vulnérabilité au-delà des lignes de base, c'est-à-dire dans les espaces maritimes, tandis que nous reviendrons au plus près des terres dans le chapitre VII, avec les espaces portuaires. C'est en toute logique que nous terminerons par une interprétation des résultats et une discussion sur la notion de vulnérabilité des espaces par les concepts de sécurité et de sûreté.

CHAPITRE VI

LA VULNERABILITÉ DES ESPACES MARITIMES

Les concepts de sécurité et de sûreté sont distinctes mais indissociables dans le cadre d'une approche intégrée sur les défaillances et les difficultés constatées pour leur mise en œuvre qui peut produire un état de vulnérabilité maritime partielle ou complète. Jusque là, le panorama dressé sur les aspects qui illustrent cette vulnérabilité ainsi que les réponses apportées à niveau national et régional n'est guère rassurant. C'est donc sans hésitation que nous pouvons affirmer que le domaine maritime reste très vulnérable par de nombreuses atteintes à la sécurité et à la sûreté. Pourtant, à y regarder de près, une autre réflexion est à mettre en évidence sur le fait maritime sécuritaire régional : les États sont avant tout des entités distinctes ainsi que leur milieu. Ainsi, malgré le caractère d'homogénéisation que confère le traitement des questions de la mer, ils restent avant tout des acteurs autonomes et distincts les uns des autres avec leur capacité de conception de la menace et du risque maritime et leur réaction face à ces atteintes du milieu. Cette disparité laisse présager d'une hétérogénéité du contexte d'insécurité dans laquelle se trouvent les pays du golfe de Guinée.

Pour tenter de mieux appréhender la réalité des États, nous avons choisi d'évaluer le niveau de vulnérabilité à travers des facteurs précis (indicateurs) dans trois pays que sont le Gabon, le Cameroun et la Côte d'Ivoire. Oser un essai d'analyse comparative pour tenter d'illustrer cette vulnérabilité spatiale différentielle est bien l'objectif des deux chapitres contenus dans cette troisième partie. Mais pour y arriver, il nous faudra d'abord justifier de l'intérêt d'une telle étude et de la méthode utilisée **(Section 1)** avant d'analyser cette vulnérabilité sur les espaces maritimes à travers les concepts de sécurité **(Section 2)** et de sûreté **(Section 3)**.

Section 1 : Intérêt, justification du choix des composantes de l'analyse et méthode

Trouver une méthode d'analyse et des indicateurs capables de rendre compte à l'échelle locale et/ou nationale du niveau et du caractère spatio-hétérogéne de l'insécurité maritime n'est pas un exercice aisé. Pourtant, c'est bien cette difficulté qui constitue l'audace même d'une telle réflexion méthodologique. Pour mettre en évidence les différents indicateurs et variables, il est tout à fait logique et capital de justifier dans un premier temps de l'intérêt et du choix des composantes retenues, puis, celui des sources sur les données recueillies et la méthodologie d'évaluation, dans un second temps.

VI.1.1- Intérêt, objectifs et justification du choix des composantes de l'analyse

La « vulnérabilité » est une notion assez vaste et englobante qui dépend de différentes orientations épistémologiques et méthodologiques. Pour nous, elle se limitera à rendre compte des défaillances de la sécurité et de la sûreté maritimes et au risque d'exposition à la menace et au risque que ces dernières font courir au milieu et à ses activités. Autrement dit, derrière cette notion se cache exclusivement la volonté d'illustrer certains facteurs de l'insécurité maritime et leur dynamique. Car, il est complètement illusoire de penser cerner l'intégralité des différents paramètres de cette notion par les quelques indicateurs choisis pour notre étude.

Pour atteindre ce but, il faut d'abord décliner l'intérêt et les objectifs de cette étude avant de justifier du choix des composantes de l'analyse.

VI.1.1.1. De l'intérêt et des objectifs à appréhender l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime

Avoir une approche globale de l'insécurité maritime quelque peu « déterritorialisée » à l'échelle régionale ne faisait pas ressortir aisément l'empreinte d'une analyse géographique. Cette première approche ne renseigne pas forcément sur la probabilité des risques et menaces sur la dynamique des espaces, mieux encore, le fonctionnement des territoires dans une approche intégrée. C'est pourquoi le but de notre analyse ne réside pas forcément dans l'objectif de mieux décortiquer les aspects qui illustrent la vulnérabilité des espaces maritimes et portuaires dans chacun des trois États choisis, mais plutôt de s'intéresser à l'appréhension et aux conséquences de cette vulnérabilité par les États. Comment perçoivent-ils les aspects du risque et la menace maritimes dans leurs espaces et sur quelle logique de priorité ? Par une échelle ciblée, nous allons donc tenter de rendre compte de l'impact de cette hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime dans le but de contribuer à la réflexion sur les logiques de coopération et d'intégration régionale par le fait maritime sécuritaire.

Partant d'une hypothèse évidente selon laquelle la vulnérabilité n'est pas vécue de la même manière dans les espaces de chaque pays côtier, nous tenterons de démontrer que la manifestation ou le risque de manifestation de cette insécurité maritime se traduit différemment selon les sites ou les États. Le risque de voir ces facteurs de vulnérabilité devenir de plus en plus des outils d'aide à la décision pour les compagnies maritimes qui souhaitent accoster dans un port ou naviguer dans les eaux du golfe de Guinée est réel. Le taux d'exposition des uns et des autres à cette vulnérabilité reste avant tout un leitmotiv pour améliorer la concurrence régionale dans les activités commerciales, la préservation de l'environnement, la territorialisation des espaces, etc.

Un des objectifs de cette étude est donc de comprendre les conséquences spatiales réelles du risque de vulnérabilité. Pour cela, il faudra démontrer comment chaque indicateur se manifeste dans les espaces choisis. Les États étant des entités vivantes capables de réagir face aux atteintes de l'insécurité, il va s'en dire que par cette analyse nous jaugerons indirectement une fois de plus cette capacité à réagir ou à résister aux menaces et risques maritimes et portuaires. Cependant, la priorité de cette analyse reste la manifestation ou la probabilité de survenance de la menace et du risque sans véritablement s'attarder sur la critique de la capacité de réaction ou de riposte.

En tentant de traduire le différentiel spatial sur la conception et la pratique des aspects liés à la sécurité et à la sûreté maritimes dans un esprit de comparaison dans les trois espaces, c'est aussi l'envie de démontrer que malgré les appels incessants de l'OMI à considérer la pratique des deux concepts dans une totale synergie, les acteurs du monde maritime, du golfe de Guinée et particulièrement ceux des États concernés par l'étude ont encore du mal à se défaire de cette logique fortement déséquilibrée entre les mesures relevant de la sécurité et celles liées à la sûreté. La difficulté à pratiquer indissociablement ces concepts est aussi un élément à charge qui reflète l'état de vulnérabilité déséquilibrée dans lequel ces États se trouvent et par lequel ils ont du mal à appréhender les espaces maritimes et portuaires comme

un *continuum* naturel spatial et socio-politique du territorial national. Apporter des éclairages à l'analyse de cette difficulté est également un des objectifs de cette réflexion.

Nous ne cherchons pas à apporter une méthode d'analyse certifiée ou labellisée sur la manifestation de l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité des espaces, mais plutôt de susciter l'intérêt d'un regard géographique, mieux, géopolitique et géostratégique (systèmes socio-politiques et analyse des conflits) sur l'empreinte de la conception et la pratique spatiale sécuritaire et ses conséquences. C'est aussi l'occasion de faire comprendre que si la réalité hétérogène de la vulnérabilité est bien trop souvent évidente dans des raisonnements généralisés qui dictent les logiques de coopération régionale, elle masque en fait une réalité très peu évidente à démontrer. Il n'est donc pas judicieux de surclasser ces réalités locales et nationales qui, pour nous, doivent être considérées dans des logiques de regroupements supérieurs. Au regard de ces mises en garde, c'est donc à juste titre que nous utilisons le terme *« essai d'analyse »* dans l'intitulé de cette partie car notre réflexion est le fruit d'une gestation intellectuelle encore en manque de maturité mais dont l'audace de l'initiative enracine solidement le fondement.

VI.1.1.2. Justification du choix des zones d'étude, des indicateurs et des variables

Pour des raisons liées au caractère de l'échelle de notre zone d'étude, nous avons choisi de porter notre réflexion sur la situation des espaces maritimes de trois États de la région ainsi que certains sites portuaires durant les années 2010 et 2011, et même parfois bien avant.

D'abord, le choix des espaces retenus n'est pas aléatoire. La zone d'étude de notre thèse repose sur une région chevauchant l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale, et le fonctionnement des États côtiers est fortement imprégné des théories de regroupements des institutions sous-régionales respectives auxquelles ils appartiennent. Tenter de garder un équilibre dans l'illustration du fait maritime sécuritaire de la région nous a conduit à porter notre choix sur des milieux appartenant à l'Afrique de l'Ouest (Côte d'Ivoire) et à l'Afrique Centrale (Cameroun et Gabon). Ensuite, il faut avouer que le déséquilibre que l'on perçoit sur le nombre des États retenus selon leurs regroupements sous-régionaux respectifs ne trouve aucune explication logique si ce n'est celle d'une inégale connaissance de l'ensemble des États du golfe de Guinée. En effet, pour avoir effectué une importante mission de terrain en 2010 dans ces trois États, notre envie de porter un regard plus fin sur l'insécurité maritime régionale nous a conduit à retenir les lieux où nous avons pu observer ces faits de manière concrète et plus détaillée. Enfin, ce qu'il faut aussi retenir comme argument pour justifier le choix de ces zones d'étude, c'est que ces États sont des anciennes colonies françaises. Si des variantes s'esquissent à partir de ce socle historique commun, elles pourraient représenter des bases de réflexion sur l'apparente unité maritime sécuritaire des pays francophones, anglophones, lusophones et hispanophones de la région, et même le point de départ d'une logique d'analyse comparative sur la sécurisation maritime des pays du golfe de Guinée sur la base culturelle linguistique.

Pour rendre compte de nos observations, il nous fallait choisir des indicateurs capables de qualifier ou de quantifier au mieux à l'échelle locale ou nationale la notion du niveau de vulnérabilité des espaces. L'indicateur choisi reste une masse conceptuelle qu'il convient d'affiner par une ou des variables. Ainsi, à l'intérieur des indicateurs nous avons retenu des

variables ayant pour objet de mesurer ou d'apprécier un état, une évolution ou un risque d'exposition. Du point de vue méthodologique, ces variables nous permettent de rendre plus opérationnel l'analyse par une évaluation du *niveau de vulnérabilité* pour chaque indicateur. Le niveau de vulnérabilité est une notion réadaptée dans notre contexte d'étude et sur laquelle nous reviendrons plus en détail dans la méthodologie. Á travers ces indicateurs, c'est incontestablement le but recherché comme le précise Patrick POTTIER *et al*. (2007) en parlant de « la capacité d'accueil et de développement des communes littorales » où *« Il est possible de définir un indicateur comme une donnée, quantitative ou qualitative, permettant de caractériser et d'évaluer un état, un changement, une action (qui peut être une décision) ou leurs conséquences »*. En clair, un indicateur est donc *« une variable observable utilisée pour rendre compte d'une réalité non observable »* (BOULANGER, 2004).

Par souci d'équilibre, nous avons choisi seize indicateurs dont huit pour chaque espace analysé (maritime et portuaire) avec quatre en sécurité et quatre en sûreté. Pour le chapitre sur la vulnérabilité des espaces maritimes, les quatre indicateurs portant sur la sécurité sont la sécurité nautique, les conflits d'usage dans le secteur de la pêche, la conservation de la biodiversité et la pollution pétrolière en mer. Dans le domaine de la sûreté, les indicateurs portent sur la surveillance et l'intervention des marines nationales, la délimitation des frontières maritimes, la criminalité maritime et l'immigration clandestine. Pour celui de la vulnérabilité des espaces portuaires, quatre d'entre eux portent sur la sécurité en matière de risque de pollution des côtes par les hydrocarbures, risque des accidents de navires, sécurité du site portuaire et état des aides à la navigation. Et quatre autres sur la sûreté, soit la sûreté du domaine avec la question des accès, celle des personnes, du navire en escale et enfin, la sûreté des marchandises conteneurisées. Il serait utopique de penser que l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée en général et particulièrement dans ces trois États se résume à ces seize indicateurs. Cependant, le choix porté sur ces derniers répond d'abord aux objectifs que nous souhaitons atteindre par une hiérarchisation du niveau de vulnérabilité dans cette évaluation, mais aussi par rapport à l'accessibilité des données dans un contexte africain où elles sont le plus souvent inexistantes ou très rarissimes. L'ambiance sur la question de la culture de l'archivage des données dans les États que nous avons choisi ne déroge pas totalement à cette réalité comme nous le verrons à certains moments de notre analyse.

Ainsi, chaque indicateur de sécurité ou de sûreté comporte deux variables à analyser pour rendre compte de la manifestation de l'insécurité dans les espaces ou les facteurs concernés par l'évaluation. Aussi, pour ces indicateurs, les variables analysées peuvent être qualitatives ou quantitatives. Dans ce travail, une variable est qualifiée de « quantitative » lorsque les informations qu'elle permet d'analyser peuvent être regroupées ou pas dans un tableau avec les valeurs numériques. Par contre, elle est « qualitative » lorsque les informations à analyser ne se font pas sur la base de chiffres réels. La description du phénomène n'est pas aisément quantifiable.

En matière de sécurité des espaces maritimes, les variables de chaque indicateur seront les suivantes : sécurité nautique (risque de tempête en mer, balisage des côtes), conflits d'usage dans le secteur de la pêche (pêcheries et territoires offshore, pêcheries et zones marines protégées), conservation de la biodiversité (création des aires marines protégées, effectivité des mesures de protection des espaces protégés), pollution pétrolière en mer (impact des activités pétrolières en mer, démantèlement des plates-formes fixes en mer). Quant à la sûreté, chaque indicateur a aussi deux variables qui sont les suivantes : surveillance et intervention des marines nationales (intervention des marines, surveillance depuis les

côtes), délimitation des frontières maritimes (différends et conflits sur le tracé des zones maritimes, différends et conflits sur le contrôle d'un territoire), criminalité maritime (actes de piraterie, trafics d'armes et de drogues) et l'immigration clandestine (immigration et « image attractive du pays d'accueil », immigration et pêche maritime artisanale).

Pour les espaces portuaires, le risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (type et âge des navires fréquentant les installations pétrolières, relation entre production et risque de pollution pétrolière), risque des accidents de navires (âge des navires, niveau d'inspection des navires), sécurité du site portuaire (le taux d'envasement portuaire, capacité d'accueil des navires) et l'état des aides à la navigation (disponibilité et fiabilité du service vigie et du balisage fixe et flottant, disponibilité et fiabilité des moyens de détection et de communication). Pour ce qui est de la sûreté, il s'agira de deux variables identiques pour les quatre indicateurs qui sont la sûreté du domaine portuaire à travers les mesures d'accessibilité**,** la sûreté des personnes, la sûreté du navire en escale et celle des marchandises conteneurisées. Les deux variables consisteront à évaluer la sûreté côté terre et mer avec une dimension maritime réduite aux approches portuaires et avec un contenu de variables aussi différent les uns des autres selon l'indicateur étudié. Les tableaux ci-dessous présentent de façon plus simplifiée les indicateurs et leurs variables (**Tableau 14** et **15**).

Tableau 14 : Indicateurs et variables de la vulnérabilité des espaces maritimes

Domaine	Indicateur	Variable	Modèle de variable
Sécurité	Sécurité nautique (A)	Risque de tempête en mer Balisage des côtes	Variables qualitatives Variables quantitatives
	Conflits d'usage dans le secteur de la pêche (B)	Pêcheries et territoires offshores Pêcheries et zones marines protégées	
	Conservation de la biodiversité (C)	Création d'aires marines protégées Effectivité des mesures de protection des espaces protégés	
	Pollution pétrolière en mer (D)	Impact des activités pétrolières en mer Démantèlement des plates-formes fixes en mer	
Sûreté	Surveillance et intervention des marines nationales (E)	Intervention des marines Surveillance depuis les côtes	
	Délimitations des frontières maritimes (F)	Différends et conflits sur le tracé des zones maritimes Différends et conflits sur le contrôle d'un territoire	
	Criminalité en mer (G)	« Actes de piraterie » Trafics d'armes et de drogues	
	Immigration clandestine (H)	Immigration et « image attractive du pays d'accueil » Immigration et pêche maritime artisanale	

Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013.

Qu'elles soient qualitatives ou quantitatives, ces variables vont donc permettre de circonscrire le ou les facteurs que nous évaluons dans chaque indicateur.

Tableau 15 : Indicateurs et variables de la vulnérabilité des espaces portuaires

Domaine	Indicateur	Variable	Modèle de variable
Sécurité	Risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (I)	Type et âge des navires fréquentant les installations pétrolières Relation entre production et risque de pollution pétrolière	Variables qualitatives
	Risque des accidents de navires (J)	Age des navires Niveau d'inspection des navires	
	Sécurité du site portuaire (K)	Le taux d'envasement portuaire Capacité d'accueil des navires	
	L'état des aides à la navigation (L)	Disponibilité et fiabilité du service vigie et du balisage fixe et flottant Disponibilité et fiabilité des moyens de détection et de communication	
Sûreté	Sûreté du domaine portuaire : les accès (M)	Sûreté côté terre Sûreté côté mer	Variables quantitatives
	Sûreté des personnes (N)		
	Sûreté du navire : sûreté de l'escale (O)		
	Sûreté des marchandises Conteneurisées (P)		

Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013.

VI.1.2- La base de données et la méthode d'évaluation

Pour tenter une telle analyse, une base de données (qualitative et quantitative) a été constituée avant d'envisager leur traitement. À partir de ce traitement se construit une méthode d'évaluation que nous avons nommée **ANIVES** (**A**nalyse du **NI**veau de **V**ulnérabilité des **ES**paces).

VI.1.2.1. Les sources et le traitement des données sur les variables des indicateurs

Les sources consultées ou observées pour constituer une base de données sont nombreuses. L'information pour une analyse sur la vulnérabilité spatio-hétérogène du domaine maritime est aussi extrêmement rare et disparate. Elle est même quasi inexistante pour certains indicateurs dans le cadre d'une étude à l'échelle locale ou nationale. Cependant, nous pouvons regrouper nos sources en trois catégories : les sources écrites, les données multimédias, et les observations de terrain durant notre mission et les investigations permanentes par les enquêtes téléphoniques.

Les sources écrites sont la compilation de toutes les données d'archivage que nous avons pu constituer par de nombreuses lectures et une classification de documents sur tout ce qui peut concerner les aspects de l'insécurité maritime. Elles sont majoritairement en langue française ou anglaise et la durée de leur collecte est difficile à estimer. Quant aux données multimédias, elles sont particulièrement constituées de quelques émissions télévisées, des enregistrements effectués durant nos enquêtes de terrain et des fichiers informatisés (audios et vidéos). Les enquêtes de terrain représentent une source d'information très importante car elles ont permis de confronter les sources écrites à la réalité du milieu. Aussi, une partie non négligeable de notre analyse reposera sur ce genre d'information que nous avons pu générer grâce à nos observations. Toutes ces sources nous ont permis de constituer une base de données que nous avons progressivement traitée pour en faire des indicateurs et des variables à travers un système de classification.

Le traitement des données a constitué à rendre cette masse d'information appréciable par une analyse comparative. En somme, l'idée était d'engager un processus de traitement et de recueil de données dans le but de produire des variables et des indicateurs pouvant permettre de rendre compte des objectifs que visent notre étude. En d'autres termes, transformer la base de données en variables pouvant être étudiées, puis, utiliser ces variables pour traduire une réalité non observable qu'est le niveau de vulnérabilité.

Cependant, au regard de cet effort de collecte et de traitement des données, nous ne prétendons pas avoir atteint l'exhaustivité en terme de données recueillies, car si cette base est assez fournie pour certains indicateurs, elle est au contraire insuffisante pour d'autres. Ce déséquilibre en termes de qualité ou de quantité de l'information constitue l'une des limites de notre analyse. Une limite dont l'explication peut avoir diverses origines, en même temps qu'elle peut constituer un argument dans notre raisonnement pour des logiques de coopération régionale.

VI.1.2.2. La méthode d'évaluation et ses limites

Après l'effort de collecte et de traitement des données pour en faire les variables des indicateurs, notre méthode consiste à les évaluer. L'ANIVES est une méthode qui repose particulièrement sur un système d'analyse permettant d'apprécier ou de déprécier par une analyse comparative des données qualitatives ou quantitatives la ou les variables des indicateurs et de permettre une hiérarchisation du niveau de vulnérabilité dans les milieux concernés par un système gradué de classification. En d'autres termes, son but est de rendre compte méthodologiquement de l'évidence d'une hétérogénéité du niveau de vulnérabilité des espaces. Il faut reconnaître que cette méthode nous a été un peu inspirée par la compilation de deux travaux et du vécu personnel d'une formation pour la sûreté du navire[167].

D'abord, ce qu'il faut retenir dans le traitement des données, c'est de tenter de produire des classes communes d'appréciation pour les variables et le niveau de vulnérabilité pour l'indicateur concerné. Autrement dit, trouver un référentiel commun d'appréciation du taux d'exposition dans un milieu donné pour la menace et/ou le risque illustré par la variable avant d'analyser le niveau de vulnérabilité maritime incarné dans chaque indicateur de sécurité ou de sûreté. L'objectif final est de permettre une hiérarchisation du niveau de vulnérabilité de l'indicateur, le renseignement de la variable doit donc au préalable prouver cette hiérarchisation du taux d'exposition de la menace ou du risque traité. Pour espérer hiérarchiser le niveau de vulnérabilité de l'indicateur, il faut qu'au moins l'une des variables renseigne et permette surtout cette hiérarchisation. Car, s'il est vrai que toutes les informations sur les variables renseignent sur l'état, la manifestation ou le risque potentiel de survenance d'un phénomène, elles ne permettent pas forcément au final de hiérarchiser à travers l'analyse comparative. Par conséquent, seules les variables dont la manifestation du phénomène permet une hiérarchisation seront retenues pour tenter d'illustrer le niveau de vulnérabilité de l'indicateur.

Ainsi, pour une meilleure compréhension, les variables qualitatives seront représentées dans les tableaux de synthèse par un dégradé de couleur bleue avec deux classes. La couleur bleue claire illustre une variable qui renseigne mais ne permet pas de hiérarchiser la manifestation du phénomène à l'échelle des trois espaces concernés. La couleur bleu foncé signifie que la variable renseigne et permet de hiérarchiser. Dès cet instant, on peut alors envisager d'analyser par comparaison le niveau de vulnérabilité de l'indicateur concerné dans les trois espaces. Pour les classes des variables quantitatives, elles sont aussi au nombre de deux et représentées par le dégradé de couleur violet. Comme le bleu clair, le violet clair prouve que la variable renseigne sur le phénomène mais ne hiérarchise pas, contrairement au violet foncé.

[167] Les travaux qui nous ont inspiré la création de cette méthode d'analyse sont : **(1)** P. POTTIER (coord.), 2009, *Évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux. Approche et méthode*., DREAL des Pays de la Loire, 88 p. Cela, particulièrement pour le système codage couleur et la méthodologie du choix des indicateurs et variables. **(2)** P. FATTAL, 2008b, Pollutions des côtes par les hydrocarbures, in *Cahiers nantais*, n°2, pp. 37-52. Pour la méthode d'illustration de la notion de vulnérabilité à partir des indices retenus. **(3)** La formation pour la certification d'agent de sûreté du navire (SSO) à l'ENSM de Nantes en février 2010, où nous avons pu apprécier la méthode d'évaluation du risque et de la menace.

Pour annoter cette hiérarchisation des variables (bleu et violet foncés), nous l'avons représentée par un nombre de triangles noirs dont le niveau varie de 1 à 3[168]. Plus le site a un nombre important de triangles, plus il est exposé à l'insécurité. Pour l'analyse à l'échelle des trois États, nous compléterons les trois niveaux par des adjectifs tels que *faible* (niveau 1 = 1 triangle), *moyen* (niveau 2 = 2 triangles) et *fort* ou *élevé* (niveau 3 = 3 triangles) pour la manifestation des facteurs étudiés. C'est de façon subtile que nous resterons dans cette même logique d'analyse graduée pour traduire le niveau de vulnérabilité de l'indicateur.

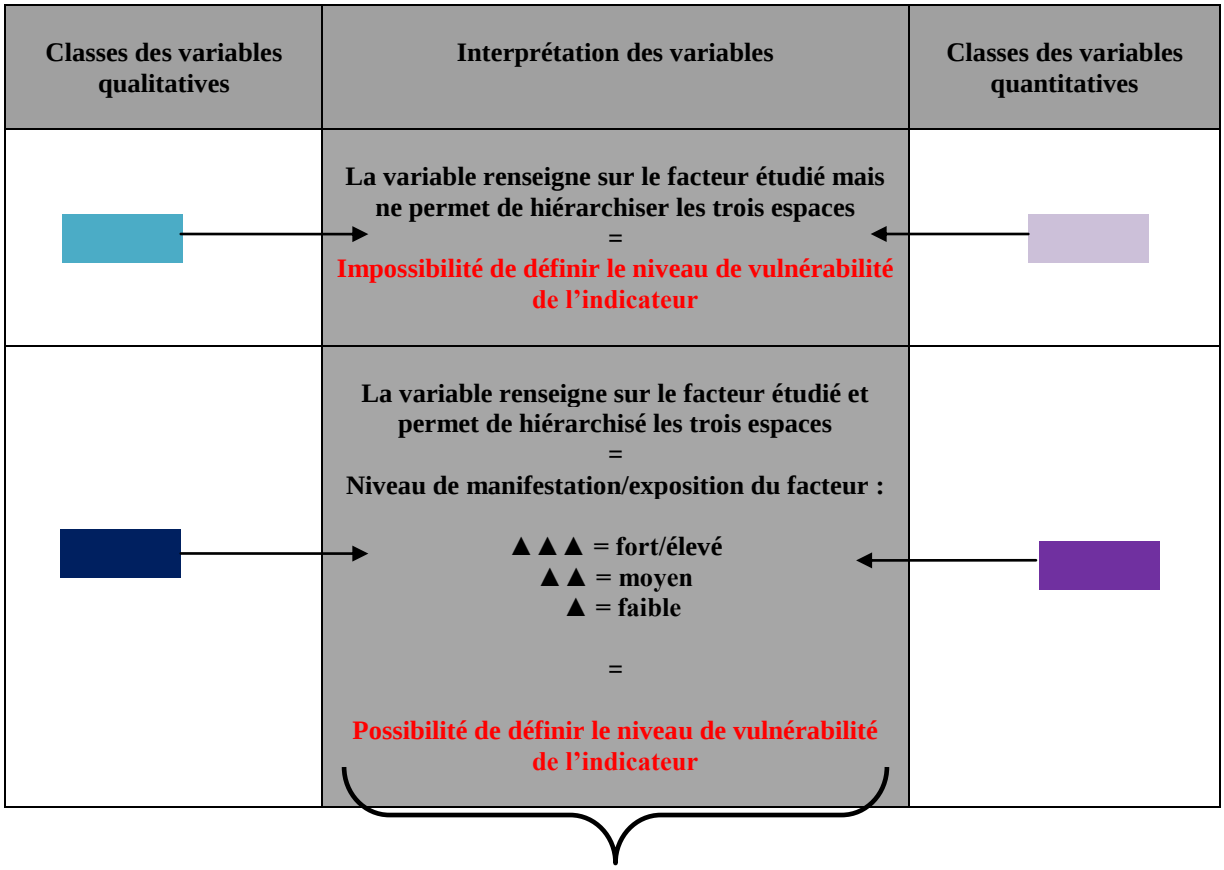
Quant à ce qui est du niveau de vulnérabilité d'un indicateur, il sera obtenu grâce à l'addition des résultats de ses deux variables ou d'une seule d'entre elles. Cette analyse peut être aussi portée sur un ou sur l'ensemble des trois États et cela à l'échelle des indicateurs d'un ou des domaines (sécurité et/ou sûreté). Un codage couleur permettra d'illustrer l'analyse portant sur le niveau de vulnérabilité d'un indicateur à l'échelle des milieux des États concernés. La couleur rouge traduit une très forte vulnérabilité, tandis que l'orange est l'expression d'une vulnérabilité moyenne et le vert d'une faible vulnérabilité (**Figure 23**).

Lors de l'interprétation des résultats de nos analyses, pour tenter de garder la cohérence du cheminement de l'ensemble de notre travail, nous éviterons dès à présent de succomber à la tentation de faire des propositions et des recommandations sur les défaillances et les manquements sécuritaires constatés. La finalité de nos analyses repose donc sur l'interprétation du tableau synoptique, lui-même dépendant du niveau de vulnérabilité de chaque indicateur dans les espaces maritimes et portuaires.

De manière générale, la méthodologie utilisée dans cette étude consiste à collecter les données (qualitatives et quantitatives) par différentes sources afin de les traiter dans un système d'harmonisation de l'information reposant sur une classification codage couleur à deux ou trois niveaux selon les variables et les indicateurs. Tout cela dans le but d'évaluer les indicateurs par leurs niveaux de vulnérabilité. Les différentes étapes de cette méthodologie sont donc présentées par la **figure 24**.

[168] Le nombre de triangle noirs peut évoluer en fonction du classement établi sur la somme des deux variables. En cas d'égalité du nombre de triangles noirs, nous nous efforcerons de trouver un élément qui fait la différence et permet de hiérarchiser les sites concernés.

a) Classification des variables…



Classes du niveau de manifestation/exposition du facteur	Classes du niveau de vulnérabilité
fort/élevé	Vulnérabilité très élevée
moyen	Vulnérabilité moyenne
faible	Vulnérabilité faible

b) … et de leur implication sur le niveau de vulnérabilité de l'indicateur

Figure 23 : Les classifications

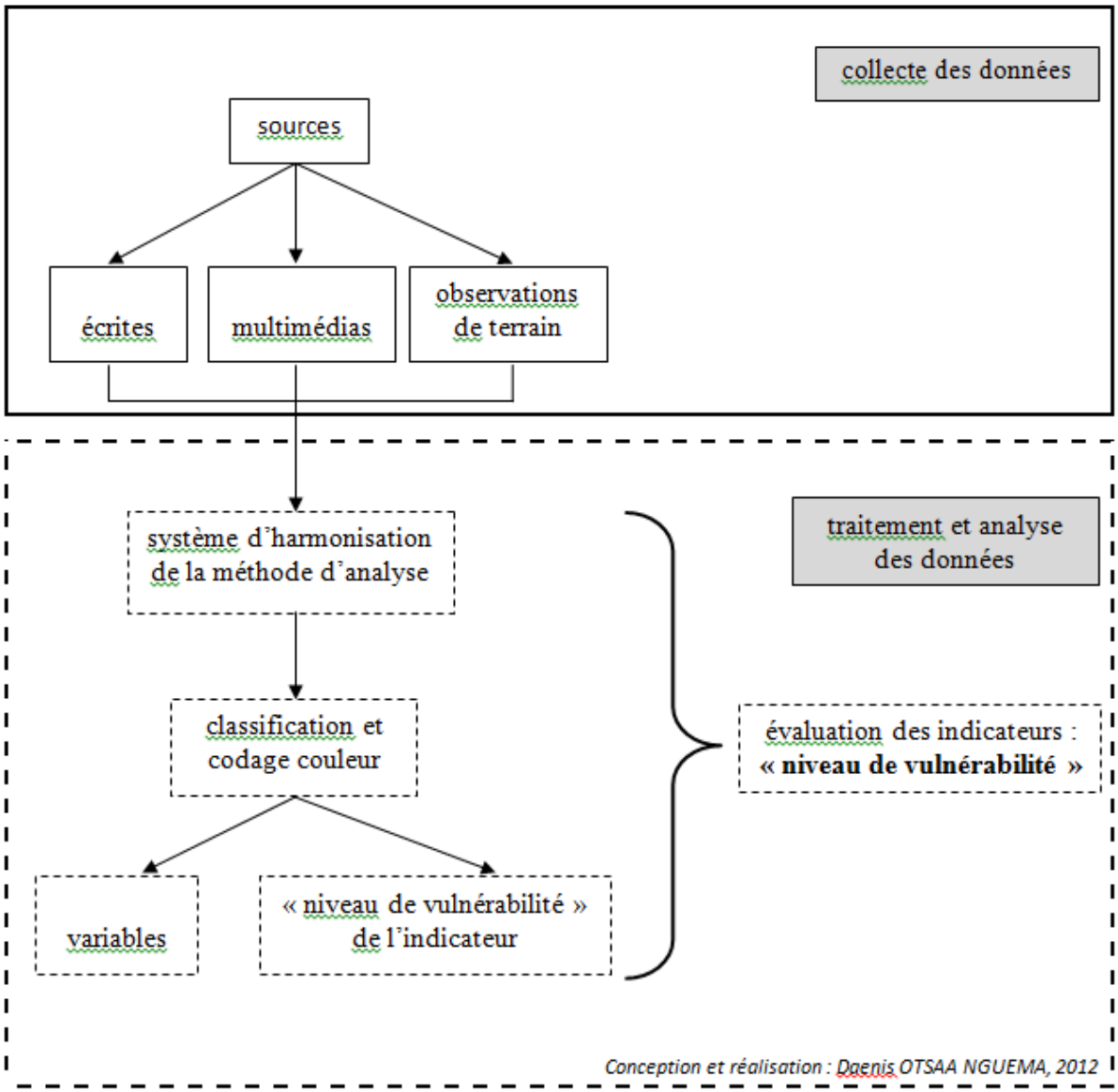


Figure 24 : Les différentes étapes de la méthode ANIVES

Quant aux limites de notre étude, elles concernent principalement la disponibilité (qualitative et quantitative) de certaines données et la difficulté de leur traitement. Une des principales difficultés à laquelle nous avons été souvent confronté concerne l'indisponibilité d'une grande partie des données. En effet, pour des raisons de stratégies économiques et pour bien d'autres, très peu d'acteurs maritimes livrent des informations sur leur capacité réelle à pouvoir faire face aux menaces et risques maritimes, surtout pour les acteurs portuaires. Pour nombreux d'entre eux, dévoiler les facteurs maritimes vulnérables pourrait considérablement affecter les relations avec les partenaires. Une décrédibilisation des relations qui aurait des conséquences considérables sur les activités maritimes et portuaires. C'est pour cette raison que certains indicateurs paraîtront plus fournis que d'autres car nous étions confronté à l'inégale disponibilité des données. Mais cette inégalité était aussi qualitative. Très peu de données disponibles sont produites sous une forme statistique ou chiffrée mais plutôt sous

forme de commentaires et d'appréciations d'analyse dont la source scientifique est difficile à prouver par moment. Parfois, la disponibilité et la fiabilité de certaines données ne pouvait s'établir sur une période commune (date) dans les trois espaces. Par moment, nos analyses ont souffert de ces carences et quelques paragraphes le confirmeront.

Une autre limite de cette étude réside dans la difficulté de saisir un référentiel commun d'analyse pour les variables qualitatives et quantitatives. Dans un souci d'homogénéisation des données pour un meilleur jeu d'analyse, nous avons créé des classes pour les variables et les indicateurs. Or, il est parfois très difficile de calibrer la donnée qualitative et quantitative dans cette classification à cause du manque d'information sur certaines variables mais également du fait du caractère même de l'information (surtout qualitative). Une donnée non chiffrée n'est pas facile à mettre dans un système de classe d'évaluation car la justification du niveau dans lequel l'information se trouve reste parfois quelque peu subjective.

Il en est de même pour le choix des facteurs de comparaison (indicateurs) lorsque leur existence n'est pas souvent avérée dans les trois pays. Dans ce cas, nous contournons la difficulté par des analyses justifiées par le paradoxe présence-absence d'un élément selon les espaces. Cependant, ces quelques difficultés ne sauraient déteindre considérablement sur l'intérêt de notre essai d'analyse.

Section 2 : Évaluation des indicateurs de la sécurité

Au nombre de quatre, ces indicateurs portent sur la sécurité nautique, les conflits d'usage dans le secteur de la pêche, la conservation de la biodiversité et la pollution pétrolière en mer.

VI.2.1- Sécurité nautique et conflits d'usage en mer

VI.2.1.1. Sécurité nautique (A)

Il s'agit d'apprécier quelques conditions météorologiques qui sont la cause de l'agitation des mers locales, rendant difficile la navigation à l'approche des côtes (risque de tempête en mer) d'une part, et le balisage des côtes, d'autre part.

a) Risque de tempête en mer (1) : outre les facteurs naturels déjà évoqués dans les précédents chapitres, nous nous intéressons une fois de plus à certains éléments naturels capables de traduire l'agitation des mers locales (direction et force des vents, force de la houle, etc.). Ces aspects nous renseignent sur l'état du risque de la navigation à l'approche des côtes.

Dans le golfe de Guinée, les vents dominants proviennent généralement de la direction Sud-Sud-Ouest. C'est aussi le cas de la houle quasi permanente qui subit très peu de modifications lorsqu'elle est à la côte. Les vents soufflent selon un schéma classique des anticyclones de chaque côté de l'hémisphère et varient selon les saisons locales. Cependant, l'état de la mer proche des littoraux donne des informations affinées et utiles pour la navigation en deçà des 200 milles nautiques de la ZEE.

En effet, les vents sont ordinairement « faibles » même lorsque leur intensification est censée produire la mousson africaine. En revanche, ils varient fortement pendant la journée. Commençant par des vents faibles le matin, la vitesse augmente progressivement selon la variation diurne. Les quelques tempêtes enregistrées résultent plus des lignes d'orages qui se déplacent vers l'ouest en traversant le golfe de Guinée à une vitesse de 25 nœuds ou plus, au début et à la fin des saisons des pluies (mai et novembre) du Cameroun au Gabon méridional (Projet Africa Pilot,1982). Aussi, qu'elles soient générées par la faible mousson locale ou par les orages liés aux cellules cycloniques qui migrent vers l'est, les vagues excèdent très rarement une hauteur de 1,25 m. Cette énergie des vagues relativement faible est constatée tout au long des côtes du golfe de Guinée.

Au Cameroun, les données relatives aux vents indiquent que seulement 3% des vents ont une vitesse supérieure à 10 m/s et que c'est en été boréal que les vitesses varient plus ou moins considérablement sans grande modification sur les directions (PNLDAH, 2004). Les fortes périodes de la houle générées pendant l'hiver austral (juin à août) durent en moyenne quelques dixièmes de secondes pour une hauteur de 1 à 1,5 m. Seul 1% des vagues dépasse la hauteur significative entre 2,5 et 3 m, tandis que 85% du temps elle se situe entre 0,5 et 1,3 m pour des périodes de 7 à 8 secondes pour les mesures prises aux alentours de Kribi (LCHF, 1985). Or, malgré une situation similaire au large des eaux maritimes ivoiriennes, les houles de 2 m et de période égale à 12 secondes représentent 40 à 60% des houles régulièrement observées.

Sur le littoral gabonais, l'importance des précipitations diminuent du Nord au Sud de même que le nombre annuel des jours de pluie, mais là aussi, les vents sont dits « calmes » avec 30% qui ont une vitesse inférieure à 1.0 m/s. 80% du temps, ils sont inférieurs à 5.0 m/s et supérieurs à 7.0 m/s moins de 3% du temps (DHI Eau et Environnement, 2010). Ces vents exceptionnels qui dépassent 7.0 m/s sont surtout enregistrés entre février et avril. Sur les mêmes principes qui régissent la climatologie des houles dans l'ensemble des côtes africaines de l'Atlantique Sud, la hauteur significative moyenne des houles au large de l'estuaire du Komo est de 1,35 m pour une durée moyenne de 11 secondes.

Au regard de ces quelques précisions conjuguées à celles des précédents chapitres, il semble évident de reconnaître l'absence de grandes disparités susceptibles d'augmenter le risque de tempête en mer. S'il est vrai que le phénomène de tempête en mer est rarement observé malgré quelques agitations liées aux changements de saisons, les données physiques d'après quelques études que nous avons consultées ne permettent pas d'avoir des écarts-types importants entre les trois milieux concernant la direction et la force des vents, la force de la houle, le coefficient de marée, le marnage, etc. Il aurait été certainement judicieux d'associer à ces quelques informations les témoignages des marins qui font du cabotage régional pour trouver des nuances significatives.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1) :*** en tentant d'analyser les éléments qui concourent à l'agitation des mers locales, nous constatons que la variable renseigne sur quelques aspects mais que nos données ne permettent pas de hiérarchiser les trois espaces.

b) Balisage des côtes (2) *:* l'état du balisage fixe et flottant destiné à guider les navires et signaler les dangers naturels ou artificiels.

Utilisés pour baliser les chenaux ou les dangers par rapport à un point cardinal, les systèmes de balisage cardinal et latéral utilisent de nombreuses marques et bouées. La situation sur les côtes gabonaises est très préoccupante dans la mesure où la signalisation est quasi-inexistante avec un balisage très défaillant marqué par la disparition, le déclassement et la défectuosité de certaines bouées, tourelles, balises, etc. Au Gabon, sur les 800 km de côtes que compose la longueur du littoral, trois zones géographiques concentrent l'essentiel de la signalisation maritime avec théoriquement douze feux et phares et dix-huit bouées et balises : l'estuaire du Gabon qui comprend le port d'Owendo et le port Môle de Libreville (5 balises, 3 phares et 6 bouées), l'estuaire de la Mondha (2 balises et 3 phares) et enfin, le Cap Estérias et la Baie du Cap Lopez où se trouve le port de Port-Gentil (3 balises, 2 phares et 4 bouées). Comme dans la plupart des pays de la région, l'approche des côtes se fait grâce à l'expérience des navigateurs qui connaissent assez bien le milieu. La situation n'est pas très différente sur les côtes camerounaises et ivoiriennes.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : nous n'avons pu avoir des informations sur le balisage réel ou approximatif des côtes camerounaises et ivoiriennes. La présentation du dispositif gabonais reste très théorique et ne permet pas d'apprécier l'opérationnalité des moyens. Nous ne pouvons établir le risque d'exposition à cette variable.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (A)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1			
Variable 2			
Indicateur(A)= V1+V2	**?**	**?**	**?**

Nous n'arrivons pas à établir le niveau de vulnérabilité des trois espaces sur la base des très maigres données disponibles. Malgré nos investigations poussées, nous n'avons pu avoir ces informations.

VI.2.1.2. Conflits d'usage dans le secteur de la pêche (B)

L'enjeu réside dans la perception de l'espace comme objet de convoitise pour ses ressources à travers l'expression de deux types de conflits dans le secteur de la pêche : le rapport triangulaire conflictuel entre territoire offshore-pêcheurs-zones marines protégées.

a) Pêcheries et territoires offshore (1) : les réglementations nationales sont unanimes sur la question de la cohabitation des activités maritimes. En matière de construction des installations offshore, canalisations et équipements connexes, les autorités publiques fournissent aux opérateurs des cartes et chartes qui indiquent les voies principales du trafic maritime et les pêcheries. Les opérateurs s'assurent autant que possible dans leur travaux et installations à ne pas entraver les activités de la navigation et de la pêche, et aussi causer des dommages à l'environnement. De par l'occupation de l'espace et la pollution des ressources halieutiques par les activités pétrolières, le conflit semble souvent inévitable entre les acteurs de la pêche et les opérateurs pétroliers pour la gestion du territoire.

Au Gabon, marquée par la présence de nombreux puits de forage en mer et des activités associées, l'exploitation de l'offshore est à l'origine de la fermeture d'une vaste zone de pêche discontinue qui s'étend du Cap Lopez vers le sud (Rapport *Fisheries Partnership Agreement FISH*)[169]. Cette cassure est encore plus marquante dans la province littorale de l'Ogooué Maritime où un énorme périmètre allant du littoral à l'isobathe 100 m entre Port-Gentil et Omboué est également interdit à la pêche pour des raisons d'exploitation pétrolière.

Malgré des difficultés à trouver des données statistiques et cartographiques, la situation n'est guère différente dans les eaux côtières du Cameroun et de la Côte d'Ivoire. Pour le premier, une bonne partie de la région proche du delta du Niger est interdite à la pêche pour les mêmes raisons sus-évoquées au Gabon. C'est encore le cas pour la Côte d'Ivoire au large de Jacqueville dans de vastes zones regroupant les blocs CI-500, CI-27 et 26, CI-40. Des zones interdites généralement situées à moins 200 m du littoral où réside l'essentiel des ressources pélagiques.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1) :*** le risque de conflits lié au rétrécissement des pêcheries par les territoires offshores semble plus élevé au Gabon car son territoire maritime ressemble à un gruyère dont les nombreux trous reflètent l'intense activité pétrolière en mer. Comparée aux autres pays, l'image est sensiblement la même mais avec moins de trous (forages) en Côte d'Ivoire, leur localisation est plus ciblée au Cameroun dans le bassin du delta du Niger. Au total, la logique d'exploitation pétrolière en mer pourrait occasionner le rétrécissement des zones de pêche. Le Gabon est effectivement le plus touché par le risque de conflit, tandis que la Côte d'Ivoire l'est un peu moins que le Cameroun.

b) Pêcheries et zones marines protégées (2) : l'érection d'une zone marine protégée a les mêmes effets qu'un sanctuaire d'interdiction au même titre qu'un territoire offshore pour les pêcheurs : rétrécissement des espaces réservés à la pêche.

Là aussi, la situation est encore plus préoccupante au Gabon car comme nous le verrons plus bas, ce pays est le seul des trois étudiés à posséder un parc national entièrement marin. Ainsi, hormis la situation particulière des parcs de Pongara et d'Akanda (semi-marins), les 84 000 ha entièrement dédiés au domaine maritime du parc national de Mayumba sont interdits à la pêche et on trouve dans ce périmètre des plates-formes pétrolières. Á l'intérieur du parc, aux limites de la zone tampon, on y trouve effectivement des concessions pétrolières comme le montre la **carte 4** dans le deuxième chapitre de la première partie. Il apparaît évident qu'il existe un fort lien de causalité entre les pollutions constatées sur les plages de Mayumba et la proximité de ces installations pétrolières en mer.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2) :*** dans une analyse classique, cette variable ne permet pas de hiérarchiser le risque d'exposition lié au conflit dans nos trois États parce que le problème n'existe qu'au Gabon. Cependant, en essayant de contourner cette difficulté, nous trouvons que le paradoxe présence-absence d'aires

[169] Projet Fish/2003/02, juin 2005, Évaluation ex-post du protocole d'accord de pêche entre le Gabon et la Communauté européenne, et analyse de l'impact du futur protocole sur la durabilité, incluant une évaluation ex-ante, 122 p.

marines protégées permet de classer le Gabon comme étant l'espace le plus exposé à ce genre de conflits.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (B)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲	▲▲▲
Variable 2			
Indicateur(B)= V1+V2			

La variable 2 n'est pas déterminante car elle ne permet pas de hiérarchiser le risque de conflit. Le facteur étudié n'existe pas unanimement dans les trois pays. La variable 1 détermine un niveau de vulnérabilité plus élevé au Gabon avec ses nombreux blocs d'exploitation offshore qui rétrécissent les zones de pêche. Le territoire maritime ivoirien est le moins morcelé par les activités pétrolières et ne possède aucune aire marine protégée au-delà de la ligne de base. Par conséquent, il posera moins de problème pour ce genre de conflits. Ce qui n'est pas le cas de l'espace camerounais où malgré l'absence également des aires marines protégées, l'activité pétrolière en mer reste intense et très localisable dans une vaste région. Á ce niveau, comparer le périmètre des surfaces occupées par les territoires offshore avec celui des zones de pêche aurait été une démarche plus pertinente pour illustrer le niveau de vulnérabilité que pose ce conflit spatial.

VI.2.2- La protection de la ressource et de l'environnement

VI.2.2.1. Conservation de la biodiversité (C)

Depuis le Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg en 2002, les AMP sont d'une importance capitale pour la conservation de la biodiversité marine et la reconstitution des stocks halieutiques. Par de nombreux engagements internationaux, régionaux et nationaux, les pays du golfe de Guinée s'intègrent dans cette dynamique juridique et spatiale par la ratification de certaines conventions et protocoles, et la création des espaces marins protégés.

Effectivement, dans le processus des « engagements de Yaoundé »[170] pris par les chefs d'États d'Afrique Centrale, à protéger un minimum de 10% de la superficie de leur territoire en parcs nationaux, les États du golfe de Guinée se sont engagés à développer une politique de gestion rationnelle sur les ressources biologiques et la biodiversité sous la forme organisée de projets, plans, programmes et stratégies à différentes échelles. Des initiatives visent à conduire les différents acteurs d'une région à mieux appréhender les problèmes complexes de l'environnement marin et ses activités. Cela, à travers le nombre des « aires marines et littorales protégées » et l'effectivité des mesures de protection de ces dernières. Certes, le concept est encore jeune et les contours définitionnels encore fragilisés par les rapports conflictuels homme-nature et périmètre acceptable, mais nous le retenons ici pour définir une zone entièrement marine ou semi-marine (mer-littoral) qui bénéficie d'un régime juridique de protection spéciale dont l'objectif final réside dans la sauvegarde des processus écologiques et

[170] Sur la convention d'Abidjan portant sur les mers régionales.

des systèmes biologiques essentiels pour une utilisation durable des ressources naturelles et du milieu. C'est le plus souvent le cas des parcs nationaux et réserves naturelles marines.

a) Création des AMP (1) : dans cette variable, il est surtout question de voir l'existence ou non de ces espaces protégés dans le domaine marin pour nos trois États.

Depuis 2002, le Gabon possède treize parcs nationaux représentant 2 837 128 hectares dont 129 307 hectares de territoire marin. Principalement pour la préservation de certaines espèces telles que les tortues marines et les cétacés, deux parcs ont été expressément créés. L'un, avec ses 92 969 hectares couvre à la fois un espace terrestre, littoral et marin, localisable dans un milieu estuarien à proximité de la capitale du pays : le parc de Pongara[171]. L'autre est plus au sud, avec ses 97 163 hectares, il est entièrement marin (8000 hectares terrestres) et appartient à un système de zones humides côtières (lagunes, vasières, mangroves, plages) dans une zone faiblement peuplée jusqu'à la frontière avec le Congo. C'est le parc de Mayumba. Avec près de 800 km de côte et environ 265 000 km^2 de territoire maritime (presque l'équivalent de la superficie terrestre, 267 667 km^2), deux régions d'une superficie totale de 129 307 hectares ont été préservées pour le milieu marin et côtier. En Côte d'Ivoire et au Cameroun, la réalité est plus discrète, car malgré l'intérêt que les autorités publiques portent à la sauvegarde des espèces biologiques ainsi qu'à cet espace, il n'existe, à notre connaissance, aucun espace protégé en mer.

Dans ce pays, il faut savoir qu' *«en terme de pourcentage de surfaces placées sous statut d'aires protégées (parcs nationaux et réserves) par rapport à la superficie totale du territoire national, la Côte d'Ivoire se place au premier rang des pays africains francophones»* (SAKO, 2011). Cependant, sur des politiques de protection de l'environnement et de la ressource marine, il n'existe aucun parc marin au-delà de la ligne de base. Le réseau national des aires protégées est constitué de huit parcs nationaux (1 732 100 ha), de six réserves naturelles (339 630 ha) et de quinze réserves botaniques (198 418 ha). Seuls, les parcs nationaux du Banco (3474 ha), d'Azagny (19 400 ha) et des Îles Ehotilé (550 ha) situés dans la zone côtière ivoirienne se rapprochent d'une conception très large de la notion d'aire marine protégée en y intégrant la dimension d'un système lagunaire du littoral. C'est également la situation au Cameroun qui ne pense guère à l'espace maritime malgré une surface totale de ses aires protégées estimée en 2002 à 3 000 000 hectares. Les réserves faunistiques du Campo-Ma'an au sud-ouest dans la région frontalière avec la Guinée Équatoriale (233 000 hectares) et celle de Douala-Edea dans le sud de la province Littoral (160 000 ha) englobent des zones littorales (sous forme de mangrove) sans pour autant intégrer une partie de la mer côtière. Ce sont des réserves forestières intérieures dont les limites s'étendent jusqu'au littoral caractérisées par la mangrove et la forêt dense humide sempervirente de la plaine littorale.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1) :*** malgré l'incitation des mesures du Sommet de Johannesburg en 2002, très peu de pays africains se sont lancés dans la création des AMP à proprement parler. Nos trois États ne sont pas une exception à cette tendance générale sur le continent. L'effort le plus remarquable est celui du Gabon qui compte quand même un parc de 97 163

[171] D'autres parcs nationaux ont cette particularité de couvrir un milieu unique ou à la fois terrestre (intérieur des terres), littoral (forêt de mangrove) et une partie de la mer côtière. C'est le cas des parcs nationaux de Louango avec sa côte sableuse (1 550 km^2) et d'Akanda à l'extrême nord de la capitale dans la baie de la Mondah (540 km^2).

hectares entièrement marin parmi ses treize parcs nationaux. Dans ce domaine, la Côte d'Ivoire reste dans un système lagunaire avec ses trois parcs « côtiers », tandis que le Cameroun avec les réserves faunistiques Campo-Ma'an et de Douala-Edea préserve quelques forêts et plaines littorales et envisage étendre cette protection sur les espaces maritimes.

b) Effectivité des mesures de protection des espaces protégés (2) : comme la création ou l'érection des milieux spéciaux, il est tout aussi important de vérifier l'effectivité des mesures de protection de ces espaces.

D'entrée de jeu, il est important de signaler que partant de la convention mère sur le droit de la mer (convention de Montego Bay), la réglementation a toujours laissé un large éventail de possibilités aux États pour protéger l'environnement marin. Il n'est donc pas étonnant de voir d'autres conventions, surtout celle d'Abidjan, revenir sur ces principes aussi vagues lorsqu'elle évoque dans son article 6 le problème de pollution par les opérations d'immersion dans le but d'inciter les États à *« prendre toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser la pollution dans la zone d'application de la convention »* afin d'assurer *« l'application effective, dans ladite zone, des règles et normes généralement admises au niveau international »*.

Si au Gabon les espaces protégés sont placés sous la gestion d'un conservateur nommé par décret du Président de la République[172] et semblent donc relever d'une compétence théoriquement régalienne, la problématique de la conservation des aires protégées reste sensiblement la même dans les autres États étudiés. De nombreuses aires protégées n'existent en réalité que de nom. Une bonne partie de ces espaces ont un statut de protection faible. Le manque d'action globale cohérente s'illustre par la concentration des centres de décision et la faiblesse des fonds alloués pour les politiques nationales de gestion comme on peut le relever en Côte d'Ivoire (DOBÉ et SAKO, 2008). Il faut tout de même signaler que les aires protégées sont le plus souvent gérées par un service du ministère lorsqu'elles ne sont pas directement rattachées à un service de la Présidence de la république comme au Gabon.

Au Gabon, l'ossature de la politique de fonctionnement de ces aires repose sur trois principaux organes : le Haut Conseil des Parcs Nationaux, l'Agence Nationale des Parcs Nationaux et le Comité Scientifique. Le Haut Conseil des Parcs Nationaux est l'institution qui assure la liaison entre le Président de la République et le Gouvernement dans la mise en œuvre de la politique de gestion des parcs nationaux. L'Agence Nationale des Parcs Nationaux (ANPN) est chargée de mettre en application les orientations découlant du Haut Conseil, tandis que le Comité Scientifique est constitué de personnalités des milieux scientifiques et de la recherche dans la conservation de la biodiversité biologique et des parcs nationaux. L'ANPN travaille en étroite collaboration avec de nombreux ONG pour l'exécution de certains programmes et les méthodes opérationnelles des stratégies de gestion. Cependant, il faut avouer que malgré l'existence de ces structures et la volonté d'instaurer une politique nationale de gestion des aires protégées, le Gabon n'échappe pas à l'épineux problème des financements comme le souligne Brice Didier KOUMBA MABERT (2010). Si les finances publiques représentent une part non négligeable du budget de fonctionnement et des investissements, ce sont les fonds extérieurs qui constituent l'essentiel des budgets.

[172] Selon l'ordonnance n°6/2002 du 22 août 2002 portant modification de certaines dispositions de la loi n°16/2001 du 31 décembre 2001 portant code forestier en République gabonaise, en son articles 81b et l'article 43 de la loi n°003/2007 du 27 août 2007 relative aux parcs nationaux.

L'apport de ces fonds fluctuent au gré des programmes et de la mobilisation des ONG internationales comme on peut le constater avec la contribution importante des institutions internationales telles que la Banque mondiale, le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD).

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : l'évaluation de cette variable reste tributaire de l'existence de la première, c'est-à-dire du fait déjà de disposer ou non d'une aire marine protégée (parc, réserve, etc.). Il semble de toute évidence que seul le Gabon en possède. Par conséquent, il est tout à fait impossible d'évaluer sur le même principe les mesures de protection pour des États qui n'en ont pas comme le Cameroun et la Côte d'Ivoire. Nous considérons cette absence d'espaces protégés comme un risque d'exposition aux atteintes à la protection de l'environnement.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (C)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲▲▲	▲
Variable 2			
Indicateur (C) = V1+V2			

Le résultat de ces deux variables qualitatives n'est pas facile à interpréter. En réalité, seule, la première variable sur la création des AMP est déterminante car on ne peut apprécier les mesures de protection que si l'espace à protéger existe. Ce qui n'est pas réellement le cas au Cameroun, et encore moins en Côte d'Ivoire. L'absence de ce genre d'espaces protégés dans ces deux pays témoigne à juste titre du niveau de conscientisation encore très faible des autorités publiques pour la protection des enjeux écologiques au-delà même de la ligne de base. En conclusion, le Gabon est moins vulnérable que les deux autres États en matière de politique de conservation de la biodiversité marine même si les difficultés liées à la gestion et à la protection de ces milieux restent sensiblement les mêmes dans le domaine maritime ou terrestre. Si les initiatives de la Côte d'Ivoire sont encore loin du littoral, nous osons espérer que la création au Cameroun de la réserve Douala-Edea après 1992 est un signe précurseur dans sa volonté de s'intéresser enfin à la protection des espaces au-delà du littoral. Á travers cette initiative, nous percevons un signe un peu plus encourageant que celui de la logique lagunaire ivoirienne encore très éloignée de la mer.

Il est clair que pour un rendu encore plus révélateur de cet indicateur, il aurait été intéressant de comparer les superficies des aires marines protégées dans chaque pays afin d'établir un rapport de représentativité (pourcentage) de ces milieux marins dans la superficie totale des espaces protégés à l'échelle nationale mais aussi régionale. Mais également, avoir l'idée de choisir des facteurs stables communs à tous les trois espaces pour mesurer l'effectivité des mesures de protection comme la structuration des organes de gestion, les financements, le niveau du statut juridique de l'espace créé, etc. Une telle évaluation aurait permis de savoir l'influence ou non de la part de l'espace maritime dans la logique des aires protégées pour chaque État, mais également de comparer ce pourcentage dans les trois sites d'étude. Malheureusement, la faiblesse ou l'absence même de ces espaces prouve le manque de considération des autorités publiques.

VI.2.2.2. Pollution pétrolière en mer (D)

Sans revenir sur les formes de pollution pétrolière que nous avons abordées dans la première partie ou encore la relation entre la production et le risque de pollution qui sera traitée pour la vulnérabilité des espaces portuaires, les variables portent sur l'impact des activités pétrolières en mer (occupation spatiale) et le problème du démantèlement des plates-formes en mer.

a) Impact des activités pétrolières en mer (1) : ce sont les mouvements liés à la chaîne exploration-production et transport de l'offshore. Pour ce faire, l'analyse porte sur l'occupation spatiale en mer des opérateurs et le risque de nuisance que l'impact de ces activités fait peser sur l'environnement marin.

Dans le secteur pétrolier ivoirien, la production du brut a fortement décliné ces dernières années contrairement à la tendance générale du pays depuis les débuts de l'exploitation. Mais les prévisions laissent penser que la production devrait augmenter au cours des prochaines années. La succession des crises n'est pas étrangère à cette situation. Le pays possède 32 concessions de pétrole (onshore et offshore), et sur les 19 blocs attribués, il n'y a que 5 forages en activité ces dix dernières années contre 25 au Congo et 45 en Guinée Équatoriale à la même période[173]. Comme le montre l'**annexe 2**, la majorité des concessions est située en mer et sur le littoral, soit 28 blocs sur les 32. Réputé comme étant particulièrement prometteur pour la production offshore, le bloc CI-100 situé au sud-est d'Abidjan a été attribué au groupe Total depuis 2010[174] mais la production nationale du brut reste encore faible malgré la hausse de 12,7% en 2009, soit 18 614 000 barils. Les réserves ivoiriennes de pétrole sont estimées à 300 millions de barils. La volonté des autorités ivoiriennes est d'augmenter la production en octroyant plus de concessions et en demandant aux opérateurs pétroliers d'intensifier la phase d'exploration. Sur les 32 concessions que compte l'étroit bassin sédimentaire de Côte d'Ivoire, on dénombre 11 opérateurs.

Au Gabon, malgré une concentration des blocs dans la limite des 200 m, 22 opérateurs se partagent les 253 507 km^2 du domaine pétrolier qui va jusqu'aux lignes isobathes 3500-4000 m. Plus de 40 permis de recherche ont été délivrés pour ce vaste domaine dont la plus grande partie se situe en mer. Selon les chiffres de la Direction Générale des Hydrocarbures (DGH) en 2004, la moitié du domaine pétrolier gabonais était déjà attribuée, soit 126 842,70 km^2 (50,36%) pour une production représentant environ les 2,12 % (5366,05 km^2) de ce territoire (**Annexe 3**). Et, malgré la perte du titre d' *« Eldorado »* d'Afrique Centrale qu'elle occupait dans les années 1970, expliqué par le déclin de sa production au milieu des années 1990, le Gabon tente sans succès de stabiliser sa production à environ 13 millions de tonnes depuis 2005.

Avec ses premières découvertes datant des années 1950, le Cameroun est l'un des pionniers des activités d'exploration pétrolière en Afrique Centrale. Le domaine pétrolier couvre une superficie de 18888 km^2 dont 11 000 km^2 en offshore. Il y a trois principaux opérateurs impliqués dans la production offshore au Cameroun : Total, Pecten et Perenco.

[173] Des informations tirées du discours du Ministre des mines, du pétrole et de l'énergie de Côte d'Ivoire, Monsieur Adama TOUNGARA sur www.ipetrole.tv en juin 2011, à l'occasion du séminaire national des mines et de l'énergie (consulté le 31/07/2012).

[174] Information tirée du document de la Banque de France, *Rapport annuel de la Zone franc 2010*, site : www.banque-france.fr.

Pour Total, le champ de production est situé à la frontière maritime avec le Nigéria dans le Bassin du Rio del Rey et concerne 2 puits de production séparés par une distance d'environ 17 km qui font environ 35 km de diamètre chacun pour une production journalière de 72 000 barils de brut léger. Les opérations de production de Pecten sont localisées dans la partie nord-ouest à la frontière entre le Nigéria et la Guinée Équatoriale (île Bioko). Son exploitation concerne 107 puits et 12 plates-formes pour une production estimée à 25 000 barils par jour. Quant à Perenco, ses opérations sont concentrées dans deux concessions (Moudi et Ebomé) au large de la côte nord-ouest du pays. En clair, l'architecture pétrolière camerounaise se répartit en trois zones : une région en déclin productif qui se situe dans le delta du Niger (région conflictuelle sur le territoire de la presqu'île de Bakassi), le bassin de Douala/Kribi sur la côte et le bassin de Lagoni dans le nord.

Á la lumière de ces informations, l'occupation spatiale des activités pétrolières en mer serait bien plus importante au Gabon que dans les deux autres pays. Du nord au sud de la mer côtière, de nombreux blocs sont en exploration ou en exploitation dans ce territoire où la densité des forages est en moyenne de cinq puits pour 1000 km^2 (NDOUTOUME NGOME, 2007), tandis que plus de la moitié de ces espaces est encore en prospection en Côte d'Ivoire comme le prouve la figure du domaine pétrolier. Comparé au bassin du Cameroun[175], celui du Gabon est le plus riche en ressources pétrolières. Par analogie, le Cameroun étant le cinquième producteur de la région, nous pensons que les trois zones principales de production ne font certes pas plus de la moitié du territoire d'exploitation mais le niveau de production qui permet de le maintenir à ce rang régional justifie de l'intensité des activités qui se déroulent dans les blocs concernés. Actuellement, ce pays ne produit pas plus que le Gabon, mais certainement plus que la Côte d'Ivoire.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : à travers l'occupation spatiale en mer, nous pouvons déduire que le Gabon est plus exposé au risque de pollution que font courir les activités liées au domaine offshore. Malgré une production moins importante que celle du Cameroun, ce risque est aussi considérable en Côte d'Ivoire où l'espace maritime ressemble à un vaste champ d'enquête pour la prospection pétrolière. Cette phase qui précède l'exploitation n'est pas sans risque de pollution malgré la maîtrise des technologies de plus en plus innovantes et « moins polluantes ».

b) Le démantèlement des plates-formes fixes en mer (2) : l'avenir des supports de production après la phase de production reste une question non négligeable lorsqu'on évoque les pollutions pétrolières en mer dans les pays du golfe de Guinée. Pour ce qui nous concerne, nous n'aborderons que le volet des plates-formes fixes en fin de « vie commerciale » (épuisement du gisement).

Au même titre que les épaves, ces constructions métalliques ou en béton immobiles fixées aux alentours du gisement pullulent dans les eaux du golfe de Guinée, témoins des gisements où la production s'est arrêtée ou en abandon. Pourtant, à n'en point douter, les propriétaires de ces infrastructures sont tenus par des obligations d'une réglementation internationale et nationale de l'État côtier concernant la sécurité de ces installations. La

[175] Selon J. NDOUTOUME NGOME, 2010, *op. cit.*, le bassin du Cameroun est certainement le plus riche de la sous-région en hydrocarbures, mais pas assez bénéfique pour le pays qui porte son nom à cause de la répartition inégale des ressources dans les différents blocs géologiques à cheval avec le Nigéria, la Guinée Équatoriale et du Tchad dans sa partie intérieure.

question du démantèlement incombe bien évidemment au propriétaire de l'installation qui se doit de respecter le cahier de charges des normes juridiques et techniques contenues dans les contrats pétroliers pour la sécurité de la navigation et de l'environnement[176]. Mais qu'en est-il réellement sur le devenir de ces installations désaffectées ou obsolètes dans ces trois États ? Autrement dit, qui est le plus exposé au risque de pollution par l'abandon des plates-formes fixes en mer ?

Sur un plan purement pratique, il est presqu'impossible d'avoir le nombre exact des plates-formes abandonnées et non démantelées dans les mers des trois États. Entreprendre une telle croisade auprès des autorités publiques et surtout des opérateurs privés serait une mission très difficile à cause de la réputation de confidentialité qui entoure très souvent – et parfois à tort – l'information du domaine pétrolier. Chercher la faiblesse des réglementations nationales qui régissent la question serait également une mission très difficile et des révélations moins pertinentes à la clé dans la mesure où ces dernières – lorsqu'elles existent - sont la copie conforme des lois internationales que les États ont du mal à faire respecter auprès des opérateurs privés. Il est plus judicieux pour nous de procéder par analogie à une logique comparative qui porte sur l'histoire de la production (ancienneté des installations et évolution de la production) à mettre en relation avec celle du risque d'abandon des plates-formes.

S'il est clairement admis que l'histoire de la recherche pétrolière date de la période coloniale, celle de l'exploitation pour une bonne partie des pays du golfe de Guinée s'ouvre véritablement après les années 1960. Des trois pays étudiés, le Cameroun est certainement le plus ancien dans le domaine car son premier puits foré date de 1953 avant que sa production ne commence à titiller les sommets avec la découverte de nouveaux gisements après les indépendances. Pour ce qui est du Gabon, les premières exploitations sont plus tardives et ne sont pas offshore comme en témoigne le plus grand gisement de son histoire en 1985 dénommé *Rabi Kounga*. Mais de façon générale, le profil des deux pays est sensiblement identique car ils sont tous actuellement dans une phase de déclin avec des difficultés pour stabiliser leur production. En effet, leur production est présentement assurée par des petits gisements récemment découverts ou par des gisements matures où l'activité est maintenue par des opérations de récupération qui consistent à soutenir le maximum de pétrole dans les cavités souterraines en mer en réinjectant dans les canalisations de l'eau ou du gaz sous pression. Le spectre de l' « après-pétrole » plane dans ces deux États, incitant les autorités publiques à des politiques économiques moins dépendantes de la ressource et plus diversifiées.

Avec l'étroitesse de son bassin sédimentaire et son réveil tardif dans la course régionale aux ressources pétrolières comme facteur déterminant du PIB, et encore moins pour ses trois plates-formes côtières appartenant aux groupes Maersk Driller, Uptool Oceanic et le FPSO Baobab, ce n'est certainement pas la Côte d'Ivoire qui sera la plus inquiétée par la question du démantèlement. Le problème se pose effectivement avec moins d'importance en Afrique de l'Ouest de façon générale (hors Nigéria) car les opérations en mer sont moins

[176] La convention de Genève 1958 sur le plateau continental pose un principe fondamental dans le démantèlement total des installations abandonnées dans son article 5, alinéa 5 : *«Toutes les installations ou tous les dispositifs abandonnés ou ne servant plus doivent être complètement enlevés »*. L'OMI insiste également sur l'enlèvement total des installations offshore abandonnées ou désinfectées, mais elle n'écarte pas l'hypothèse d'un non-déplacement ou d'un enlèvement partiel que seul l'État côtier peut étudier sur la base d'une évaluation au cas par cas en tenant compte de certains facteurs (sécurité de la navigation, environnement, contraintes techniques, évaluation coût et risque des opérations d'enlèvement, etc.).

importantes mais aussi beaucoup plus récentes qu'en Afrique Centrale où les premiers gisements datent des années 1960, et même bien avant. La Côte d'Ivoire appartient à une région qui, selon les prévisions, aura probablement plus à faire à des installations flottantes qu'à des installations fixes même si le risque de pollution lors des évacuations demeure.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : théoriquement, sur la base de l'ancienneté et du profil de l'évolution de la production, l'espace offshore du Cameroun est plus exposé au risque de pollution lié à la question de l'abandon des plates-formes fixes en fin de « vie commerciale » dont la moyenne est de 40 ans environ. Malgré des débuts fracassants dans l'onshore au milieu des années 1950, la frénésie n'a pas épargné le secteur offshore au début du boom pétrolier des années 1970. Avec quelques nuances, le profil du Gabon est sensiblement identique à celui du Cameroun malgré une production encore bien supérieure aujourd'hui comme nous le verrons dans un graphique au chapitre suivant, tandis que la Côte d'Ivoire tente d'amorcer une nouvelle phase depuis la fin des années 1980 avec la séduction des partenaires étrangers dans l'offshore.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (D)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲	▲▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (D) = V1+V2			

Selon les résultats de nos analyses, les variables sur l'impact des activités pétrolières en mer et la question du démantèlement des plates-formes fixes permettent de renseigner et de hiérarchiser le niveau de vulnérabilité en matière de risque de pollution pétrolière en mer. S'il apparaît évident que la Côte d'Ivoire est moins exposée à ce risque, il est d'autant plus difficile de départager le Gabon et le Cameroun à travers les variables choisies. Effectivement, en matière de risque lié à l'occupation spatiale en mer, le Gabon est plus exposé que le Cameroun. Or, la deuxième variable montre que ce dernier est l'acteur le plus ancien dans les opérations d'exploitation pétrolière et le niveau de déclin de sa production est encore plus en dessous de celui du Gabon. Par conséquent, il est le plus exposé au risque de pollution provenant du démantèlement des plates-formes fixes. Contrairement à cette forme de pollution que l'on pourrait parfois qualifier d'immersion des objets par endroit (démantèlement partiel), les effets induits de la dynamique d'occupation spatiale reste encore une grande source des pollutions par hydrocarbures constatées dans les mers et les côtes du golfe de Guinée. Nous faisons donc de ce facteur, le plus déterminant pour départager le niveau de vulnérabilité entre les deux pays. Ainsi, le niveau de vulnérabilité de cet indicateur est donc plus important au Gabon.

Section 3 : Évaluation des indicateurs de la sûreté

Pour le secteur de la sûreté, l'évaluation portera sur la protection opérationnelle du territoire maritime avec l'intervention des marines militaires et un aperçu de l'état des litiges liés aux délimitations maritimes, mais aussi le risque d'exposition aux trafics et actes criminels en mer avec la piraterie et l'immigration clandestine par voie maritime.

VI.3.1- Intervention et protection du territoire

Nous comparons les capacités d'intervention des marines militaires et des litiges liés aux délimitations maritimes.

VI.3.1.1. Surveillance et intervention des marines nationales (E)

Comme nous l'avons déjà souligné, ce sont les seuls vrais acteurs qui par leur logistique lourde interviennent en mer depuis les eaux du littoral continental. L'objectif est de tenter de montrer leur « capacité opérationnelle »[177] pour exercer leur mission en temps de paix dans le cadre de l'intervention en mer et de la surveillance depuis les côtes.

a) Intervention des marines (1) : il s'agit d'évaluer la capacité opérationnelle à travers la disponibilité du matériel navigant.

Pour intervenir dans un vaste territoire marin partant de 490 km de côte, la marine camerounaise dispose d'une base navale à Douala qui sert de soutien logistique, et de deux bases secondaires, respectivement à Kribi et à Limbé. Théoriquement, les moyens techniques de navigation dont dispose cette marine sont composés de 4 patrouilleurs rapides de tonnage inférieur à 300 tonnes, 1 chasseur sous-marin léger, 4 chalands de transport de matériel, 2 patrouilleurs de 60 tonnes, 23 vedettes, 1 baliseur et 1 remorqueur pour un effectif total de 1250 hommes en 2002. Mais l'opérationnalité de cet arsenal se résume à la disponibilité de trois patrouilleurs. Parmi ces trois patrouilleurs, deux sont de 60 tonnes avec une autonomie de 5 jours pour une projection pouvant aller jusqu'à 24 milles nautiques (zone contiguë), et un de 308 tonnes d'une autonomie de 7 jours pour une intervention en ZEE.

Avec ses 800 km de côte et un territoire maritime presqu'aussi vaste que la superficie terrestre, le Gabon a réparti ses forces navales sur trois arrondissements maritimes dans les provinces de l'Estuaire où se trouve Libreville la capitale politique, à Port-Gentil dans l'Ogooué-Maritime où se concentre l'essentiel du matériel navigant avec la base navale Nazaire BOULINGUI, et à Mayumba dans la province de la Nyanga au sud à la frontière avec le Congo. Les moyens techniques sont composés de 4 patrouilleurs rapides inférieurs à 300 tonnes, 6 vedettes, un avion de reconnaissance pour la surveillance maritime et un effectif de 600 hommes en 2003. Sa disponibilité opérationnelle est représentée par un patrouilleur de 400 tonnes d'une autonomie de 15 jours en ZEE et de quatre autres vedettes espagnoles de 20 m pour une autonomie de 3 jours dans le même espace.

[177] Ne pouvant réellement évaluer le potentiel opérationnel des marines, nous réduisons ce terme à la disponibilité du matériel de navigation et aux limites spatiales de l'intervention en mer. Les informations proviennent de nos investigations personnelles, de l'étude de faisabilité sur le projet du COPAX (juin 2010) et celle de l'OMAOC sur le réseau des gardes-côtes.

Disposant de 2 remorqueurs, 3 vedettes et 1 patrouilleur pour un effectif d'environ 1100 hommes en 2003, la marine ivoirienne tente d'assurer la sécurisation des côtes et du territoire maritime. Sur la base de nos observations en 2010 et des évaluations de l'OMAOC en 2008 concernant la mise en place d'un réseau des gardes-côtes intégrés de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, les « gardes côtes » ivoiriens présentent un profil opérationnel quasiment nul. Sur les 550 km de côte divisés en six districts, le service de gardes-côtes ne possédait aucun moyen nautique opérationnel malgré la présence de 4 vedettes. Cependant, quelques moyens nautiques existent au port d'Abidjan. Le renforcement de ces moyens a même fait l'objet d'une dotation en janvier 2011.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : malgré un faible potentiel, les marines camerounaises et gabonaises semblent avoir quelques moyens pour intervenir en mer. Ce qui est loin d'être le cas de la Côte d'Ivoire qui ne dispose même plus de flottille. Si l'on s'en tient aux moyens opérationnels énumérés dans chaque pays et qui représentent leur contribution au projet de « sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulé autour du COPAX et favorisant une synergie avec la CGG et la CEDEAO », la marine gabonaise montre qu'elle possède un potentiel d'intervention bien au-dessus de la marine camerounaise. Le patrouilleur gabonais de 400 tonnes (P400) ayant une autonomie en mer bien plus longue que celui du Cameroun et la capacité opérationnelle de ses vedettes espagnoles sont des aspects qui confirment cette capacité.

b) Surveillance depuis les côtes : les moyens techniques dont disposent les marines pour la surveillance maritime depuis la terre sont généralement les sémaphores et autres installations de détection, c'est-à-dire des postes de surveillance le long des côtes faisant partie d'un dispositif intégré.

Sur ce point, la marine camerounaise ne dispose que d'un Centre Opérationnel de la Marine (COM) à Douala dans le cadre du projet sous-régional, et de 3 stations AIS (Système d'Identification Automatique). Mais un projet est en cours. C'est la création du Centre Opérationnel de Surveillance Côtière. Pour la surveillance le long des côtes, il prévoit l'installation de trois stations de veille sémaphoriques équipées de radars et de moyens de communication. Pour l'instant, la marine n'a aucune installation permettant de surveiller la mer depuis les côtes. La situation est un peu différente au Gabon.

En 2001, avec le soutien de la coopération militaire française, la marine nationale devait fournir une partie des moyens techniques et financiers pour la construction de 9 sémaphores le long des côtes gabonaises pour la surveillance maritime. Sur les 9 sémaphores prévus, 3 ont quand même vu le jour sur les sites suivants du Cap Estérias, Cap Santa Clara et la Pointe Nombo. Malheureusement, seul, celui du Cap Estérias semble fournir les conditions minimales d'une station conforme même si elle connaît aussi quelques difficultés de fonctionnement de nos jours.

Quant à la marine ivoirienne dont l'incapacité opérationnelle ne fait plus l'ombre d'un doute, il existe un département pour la Recherche et le Sauvetage (SAR) au sein de la DGAMP. Mais en réalité, malgré les efforts de l'équipe en place, ce service est encore très loin d'être opérationnel et d'avoir des moyens techniques suffisants.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : en réalité, dans le cadre d'une installation d'envergure nationale le long des côtes, aucune marine ne dispose réellement de moyens de surveillance. Les mesures qui tentent de couvrir cette lagune relèvent d'autres services tels que les autorités portuaires pour surveiller la navigation dans un périmètre bien réduit.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (E)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲▲▲	▲
Variable 2			
Indicateur (E) = V1+V2			

En matière de surveillance et d'intervention des marines nationales, le niveau de vulnérabilité est plus élevé en Côte d'Ivoire qui ne dispose presque pas de flotte, et encore moins des installations pour la surveillance depuis les côtes. Les marines camerounaises et gabonaises ont de faibles moyens opérationnels avec un très léger avantage aux forces gabonaises qui possèdent un patrouilleur de 400 tonnes combiné aux efforts quelque peu mitigés de ses stations sémaphoriques pour la surveillance maritime. Le niveau de vulnérabilité lié à la capacité d'intervention et de surveillance maritime par les marines est donc plus fort en Côte d'Ivoire, tandis que le Gabon est le moins affectée des trois si l'on s'en tient à la hiérarchisation.

VI.3.1.2. Délimitation des frontières maritimes (F)

L'exercice de délimitation des frontières maritimes est souvent source de conflits ou de différends entre les États de la région. Quel État est le plus en proie à ce risque de vulnérabilité ? Pour ce faire, en énumérant quelques litiges, nous retiendrons les plus connus (conflit ouvert) comme facteur déterminant de la vulnérabilité.

a) Différend ou conflit sur le tracé des zones maritimes (1) : en matière de délimitation des frontières maritimes, le golfe de Guinée ressemble à un véritable *puzzle* (KAMGA, 2006). Ces litiges se construisent sur deux logiques liées au tracé : celle pour l'appropriation ou la souveraineté de certaines zones maritimes telles que définies par le CMB, l'autre porte sur la maîtrise d'un territoire liée à la volonté des États de contrôler des ressources économiques stratégiques à travers la revendication d'un espace. C'est cette logique que nous développerons dans la deuxième variable de cet indicateur. Mais il faut avouer que la distinction entre ces différentes natures de conflits ou différends n'est pas aussi facile à établir comme nous l'avons démontré pour le cas du différend maritime entre le Gabon et la Guinée Équatoriale.

Dans le registre des litiges sur le tracé des zones maritimes et des enjeux de convoitise pouvant résulter de ces frontières, nos trois États ne manquent pas sur la liste. C'est le cas de la frontière maritime entre la Côte d'Ivoire et le Ghana depuis 2008 avec le début d'exploitation du gisement pétrolier *Jubilée*, ou encore les litiges liés aux limites de la ZEE et du plateau continental entre le Gabon et Sao Tomé et Principé, et entre le Cameroun et la Guinée Équatoriale.

Si pour le premier différend, les deux États font preuve de diplomatie pour sa résolution, il n'en demeure pas moins que la préoccupation reste posée sous deux angles : le fait de trouver une solution pour une exploitation commune du gisement d'une part, mais également s'accorder sur le tracé des limites du plateau continental au-delà des 200 milles marins d'autre part. En effet, le différend réside sur une sorte d'accord à propos du tracé colonial non défini dans une zone litigeuse – ce qui est fréquent dans la région – où le principe de « non exploitation » ou « exploitation commune » par les deux parties avait été retenu. Ce litige oppose donc depuis 2009 les deux pays à propos des gisements situés à cheval sur la frontière maritime.

En matière de tracé pour la ZEE et/ou le plateau continental, nous constatons que le Gabon et le Cameroun sont concernés. Le premier dans une opposition avec l'État insulaire de Sao Tomé et Principe où le profil régional des États se faisant face rend souvent difficile le tracé des zones maritimes. Ainsi, est le cas de l'accord du tracé de la ZEE entre la partie nord-ouest du Gabon et la juridiction des eaux sous souveraineté de l'État insulaire, surtout pour l'île de Principe proche des côtes du premier. Cependant, il faut avouer que c'est un différend latent qui n'a jamais fait l'objet d'un conflit ouvert entre les deux États.

Par contre, la situation entre le Cameroun et la Guinée Équatoriale n'est plus latente depuis le 13 mai 2009, date de la soumission des dossiers par les États pour l'extension de leur plateau continental au-delà des 200 milles marins à la CLPC. Pour de nombreux observateurs, le Cameroun ne cesse d'agiter l'argument de sa position désavantagée liée à la configuration géographique particulière face à une portion du territoire équato-guinéen (île de Bioko) pour justifier une circonstance particulière dans la délimitation de sa ZEE et pour l'extension de son plateau continental. Effectivement, 22 milles nautiques la séparent de l'île de Bioko sur laquelle se trouve la capitale équato-guinéenne, Malabo. Avec une production pétrolière en déclin, les velléités stratégiques camerounaises sont perceptibles face à son voisin qui, en quelques années, est devenu le troisième producteur de la sous-région après le Nigéria et l'Angola.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : sur la base d'une actualisation des litiges, la variable nous renseigne que le Cameroun et la Côte d'Ivoire ont les différends les plus récents et les plus ouverts sans escalade de la tension. Le différend ivoiro-ghanéen est le plus récent dans la région, celui opposant le Cameroun et la Guinée Équatoriale naît plutôt d'une vague de contestations liées aux différentes demandes préliminaires des États côtiers du golfe de Guinée aux fins d'extension des limites du plateau continental déposées auprès de la CLPC au deuxième trimestre de l'année 2009. Ce genre de différend est moins connu des géopolitologues parce qu'elle naît en grande partie de la diffusion par la CLPC des demandes unilatérales des pays. Le cas du Gabon et de Sao Tomé et Principe n'est pas récent car il résulte tout simplement de cette situation régionale où de nombreuses frontières maritimes n'ont pas été tracées et font du golfe de Guinée une zone potentiellement crisogène où à n'importe quel moment les conflits peuvent surgir lors de la découverte de nouveaux gisements pétroliers en mer.

b) Différends ou conflits sur le contrôle d'un territoire (2) : le Cameroun et le Gabon sont confrontés à ce genre de conflits déclarés. Le premier avec le conflit résolu de la

presqu'île de Bakassi en 2006[178] qui l'opposait au Nigéria. Quant au second, il baigne encore dans un conflit qui l'oppose à la Guinée Équatoriale depuis 1972 sur un chapelet de trois îles dans la baie de Corisco : Mbanié, Conga et Cocotiers.

En effet, pour l'avoir déjà évoqué, ce conflit s'ouvre en 1972 lors de la mise en alerte des forces armées des deux pays où le Gabon prendra une ascendance militaire par le positionnement de ses troupes sur l'île. Sous la houlette des anciens présidents NGOUABI du Congo et MOBUTU du Zaïre, une première médiation en 1974 conduira les présidents Albert Bernard BONGO et Maçias NGUÉMA BIYOGO à des accords bilatéraux devant l'ancien président français Valery Giscard d'ESTAING. Des accords qui permettront au Gabon de confirmer son tracé de 1972 qui lui octroie la souveraineté des îles. Le différend ressurgit en 2003 avec une remise en cause des accords de 1974 par l'actuel président Téodoro OBIANG NGUÉMA et le nouveau tracé de la Guinée Équatoriale qui place les îles sous sa souveraineté.

Pour de nombreux observateurs dont nous partageons également le point de vue, l'attitude de la Guinée Équatoriale résulte de ses récentes découvertes pétrolières, et, fort de cet acquis et de sa volonté de se repositionner économiquement, politiquement et stratégiquement dans la sous-région, le pays entend bien bousculer l'ordre traditionnel de la géopolitique des États de cet espace. Par contre, le Gabon dont la production est en déclin n'entend pas laisser un tel territoire stratégique qui pourrait éventuellement rebooster sa production si le potentiel pétrolier est prouvé. Par ailleurs, la possession de ces îles par un autre État fragiliserait sa position stratégique en cas de menace externe. Ainsi, malgré l'existence d'une commission mixte des frontières entre les deux pays et des efforts de médiation avortés, les États ont décidé de saisir la Cour internationale de justice de la Haye courant 2010 (AIRAULT *et al*., 2010).

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : sur des litiges récents liés au contrôle des territoires, le risque d'exposition est présent au Gabon avec ce qu'on qualifie communément « l'affaire Mbanié » qui l'oppose à la Guinée Équatoriale. Le conflit de Bakassi étant résolu, le Cameroun n'est plus théoriquement en proie à un conflit sur le contrôle d'un territoire. Quant à la Côte d'Ivoire, son différend avec le Ghana est certes récent dans la sous-région mais les deux parties se refusent de parler de crise ouverte pour l'instant.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (F)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲▲▲	▲
Variable 2	▲▲	▲	▲▲▲
Indicateur (F) = V1+V2			

En essayant de comptabiliser les litiges plus ou moins récents ou latents auxquels sont confrontés les trois pays étudiés, nous constatons qu'au-delà de la question des frontières maritimes non définies pour l'ensemble de la région du golfe de Guinée, le Cameroun est dans un différend avec la Guinée Équatoriale (île Bioko) sur la délimitation de la ZEE et le plateau continental depuis la diffusion de l'information par la CLPC concernant les demandes

[178] Le 14 août 2008, le Cameroun récupérait officiellement la péninsule de Bakassi.

préliminaires sur l'extension du plateau continental. Cette même Guinée Équatoriale est en tension ouverte avec le Gabon sur les îles Mbanié, Konga et Cocotiers dans sa partie sud-ouest (nord-ouest du Gabon), tandis que Sao Tomé et Principe compte bien faire respecter la souveraineté de ses eaux insulaires au Gabon occasionnant ainsi un différend latent. Le différend le plus récent est à noter sur la frontière maritime ivoiro-ghanéenne où l'exploitation d'un gisement pétrolier en mer depuis la fin de la première décennie 2000 a ressuscité le désaccord qu'il y avait entre les deux États.

En clair, le Gabon est en proie à un conflit ouvert avec la Guinée Équatoriale et un désaccord avec le Sao Tomé et Principe pendant que le Cameroun clame sa position d'État désavantagée face à l'île Bikok après la résolution de son conflit avec le Nigéria sur la presqu'île de Bakassi. Le Gabon présente donc le profil de vulnérabilité le plus élevé avec le conflit de « l'affaire Mbanié ». Le différend entre la Côte d'Ivoire et le Ghana l'est moins parce que les deux pays se refusent d'envenimer la situation par des déclarations intempestives et usent de leur diplomatie pour trouver une solution commune. Non moins négligeable, le début de différend Cameroun-Guinée Équatoriale relève plus d'une requête formulée par le Cameroun que d'une véritable contestation ouverte.

VI.3.2- Trafics et actes illicites

Les faits pouvant relever de la criminalité maritime et des migrations clandestines sont très difficiles à quantifier à cause de leur caractère aléatoire et informel. Nous allons quand même tenter d'apporter des éléments permettant de nuancer l'intensité de ces phénomènes dans les différents pays.

VI.3.2.1. Criminalité maritime (G)

C'est à travers les actes de piraterie en mer et le profil d'États favorisant le trafic d'armes et de drogues que nous allons analyser la criminalité maritime des trois pays.

a) Actes de piraterie en mer (1) : il s'agit tout simplement du nombre d'actes perpétrés pour une période allant de 2007 à 2011 (**Tableau 16**). Une période que nous pouvons tristement qualifiée de l'âge d'or de la piraterie dans le golfe de Guinée avec le maintien d'une moyenne du nombre d'actes qui se situe à 40 incidents par an pour l'ensemble de la région.

Tableau 16 : Les actes de piraterie dans trois États (2007-2011)

	Détournements avérés					**Tentatives**					**Total des incidents**				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Cameroun	-	**2**	**3**	**4**	-	-	-	**1**	-	**1**	-	**2**	**4**	**4**	**1**
Côte d'Ivoire	-	**3**	**2**	**5**	**1**	-	-	-	-	-	-	**3**	**2**	**5**	**1**
Gabon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : Rapports BMI 2007-2011.

Si l'on s'en tient aux données répertoriées sur le tableau ci-dessus, on constate qu'il n'y a pas eu d'actes de piraterie au Gabon durant les années considérées. Or, les récits des opérateurs portuaires et même bien au-delà évoquent quelques actes isolés qui n'ont pas été déclarés auprès du BMI. Mais de façon générale, la situation reste moins dramatique dans ce pays qu'ailleurs. Le Cameroun est logiquement le plus touché par ce phénomène avec ses 11 incidents signalés durant la période considérée. Les dyades partagées avec l'État qui représente l'épicentre de cette menace régionale expliquent aisément cette situation. Malgré le même nombre d'actes pour la Côte d'Ivoire, la situation géographique du pays par rapport au Nigéria permet d'envisager l'hypothèse d'un État qui serait moins touché par rapport au Cameroun.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : malgré les efforts de lutte déployés que nous avons évoqués pour l'Afrique Centrale, nous pensons que la proximité du Cameroun avec l'épicentre du phénomène qui se trouve au Nigéria dans le delta du Niger confère à ce pays un risque d'exposition plus important pour les actes de piraterie face aux deux autres États où le Gabon semble le moins concerner pour l'instant.

b) Trafics d'armes et de drogues (2) : comme facteurs amplificateurs, nous considérons l'instabilité économico-politique des États à travers les conflits armés et leur rôle dans le trafic international de drogues et de criminalité organisée.

Deux faits jouent en défaveur de la Côte d'Ivoire dans l'analyse du risque lié aux trafics d'armes et de drogues dans la considération globale de la criminalité maritime : son histoire pour les conflits et le fait qu'elle fasse partie d'une sous-région dont le rôle est devenu de plus en plus important dans le trafic international de drogues en provenance de l'Amérique latine pour l'Europe. Elle n'est plus qu'un espace simple espace de transit, mais aussi de consommation au même titre que certains pays de l'Afrique de l'Ouest (ONUDC, 2011).

Il est communément reconnu que les espaces de conflits intensifient les trafics illicites des drogues, des armes, des êtres humains et des migrants. Le caractère hétérogène complexe que confère un conflit conjugué à d'autres facteurs (porosité des frontières, institutions faibles et fragiles, faiblesse des structures de surveillance du territoire, etc.) nous amène à considérer la Côte d'Ivoire et la succession de ses crises majeures (entre 2002 et 2011) comme étant un pays qui présente un profil parfait pour le développement des trafics liés aux armes et à la drogue. De plus, le pays appartient à une sous-région qui se trouve à mi-chemin entre l'Amérique latine et l'Europe, faisant d'elle une plaque tournante pour relier les deux continents par des trafics. Fort de ce constat, drogues et criminalité profitent de cette faiblesse des mesures de protection et de surveillance pour se développer. Cependant, les pays de l'Afrique Centrale ne sont pas en reste.

Si les conflits armés sont absents sur les territoires gabonais et camerounais, leur position géographique est également moins attrayante pour les trafiquants latino-américains dans le but d'atteindre les frontières européennes. Mais ils ne sont pas pour autant totalement épargnés de ces trafics. Les dyades que le Cameroun partage avec des États en guerre civile ou qui en ressortent (Tchad, République Centrafricaine), ou qui font face à des mouvements de revendication (Nigéria), sont des régions où il est difficile d'imaginer qu'il n'existe aucun trafic transfrontalier. Pour le domaine maritime, la proximité du delta du Niger témoigne forcément de l'existence de ces trafics. De par cette proximité avec ces pays « instables »,

contrairement au Gabon qui n'en partage qu'une seule zone avec le Congo, le Cameroun reste un État au fort potentiel de trafics.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : là encore, il aurait été certainement plus intéressant de considérer les statistiques sur l'évolution des prises d'armes et de drogues pour comparer le risque d'exposition aux trafics, mais ces données sont difficiles d'accès au niveau de chaque État. Tenant compte particulièrement de possibles liens entre le contexte de conflits et la position géographique dans le trafic international de drogue, la Côte d'Ivoire est bien plus exposée que le Cameroun et le Gabon. En Afrique Centrale, c'est plutôt la relation de proximité avec les foyers de conflits qui fait la différence entre le Gabon et le Cameroun, ce dernier cité partagant des frontières avec des pays « instables ».

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (G)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲▲	▲▲	▲
Variable 2	▲▲	▲▲▲	▲
Indicateur (G) = V1+V2			

Sur la base du nombre d'incidents liés aux actes de piraterie et au profil susceptible de favoriser les trafics d'armes et de drogues, nous constatons que le Gabon est le moins vulnérable des États en matière de criminalité maritime. Il est difficile de départager le niveau de vulnérabilité du Cameroun et de la Côte d'Ivoire en tenant compte des mêmes facteurs d'évaluation. Effectivement, malgré le désavantage que nous avons assigné au Cameroun à cause de sa proximité avec le Nigéria, aucun des deux États ne semble se démarquer véritablement comme étant une grande victime des attaques en mer. De par son contexte politique encore fragilisé par la reconstruction et le rétablissement de la paix à l'issue des crises et sa position dans le trafic international de drogues, la Côte d'Ivoire présente un profil d'exposition à la menace supérieur à celui du Cameroun.

VI.3.2.2. Immigrations clandestines (H)

Pour les mêmes raisons évoquées dans la criminalité maritime, les facteurs favorisant ce phénomène n'épargnent pas les migrations clandestines par voie maritime. De par l'« image attractive des pays d'accueil » ou à travers les connexions qu'elles peuvent avoir avec les activités liées à la pêche, les États sont différemment exposés au risque des migrations clandestines.

a) Immigrations et « image attractive du pays d'accueil » (1) : la notion d' « image attractive du pays d'accueil » se réduit ici aux allusions d'ordre économique répondant en particulier au désir des migrants d'accumuler du capital qui, pour beaucoup, reste encore une des principales raisons des migrations clandestines.

Sur ce facteur, le Gabon a du mal à se défaire de son image d'*eldorado* d'Afrique Centrale des années 1970. Malgré le spectre de « l'après-pétrole » qui plane sur l'économie gabonaise, le pays projette encore l'image d'une stabilité politique, d'un endroit où il fait bon vivre et où la réussite est encore au rendez-vous au prix de quelques efforts sur la traversée nocturne des mers côtières par cabotage. Cette conception est encore bien présente dans l'esprit de nombreux africains, surtout ceux des pays de l'Afrique de l'Ouest où un nombre incalculable de ressortissants migrent clandestinement par voie maritime au péril de leur vie dans l'idée de venir tenter leur chance au Gabon.

Bien avant les deux crises majeures ivoiriennes, ce pays attirait également les ressortissants des pays voisins qui souhaitaient venir profiter de cette image angélique de la réussite économico-sociale. Après les crises, elle est certes moins attractive, voire incertaine à cause du difficile redressement de ses institutions, mais la campagne de séduction que mènent les autorités publiques ivoiriennes afin d'attirer de potentiels investisseurs internationaux prouve que le pays est inéluctablement engagé dans un processus de reconquête.

Même avec une stabilité politique relative et un fort potentiel des activités agricoles, le Cameroun n'a jamais présenté une image attractive pour les migrants clandestins de la région.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : sur des facteurs principalement économiques, et dans une large mesure, politiques et culturels, pour de nombreux ressortissants clandestins des pays de l'Afrique de l'Ouest c'est le Gabon qui présente encore une image de réussite économique. Ce pays est donc plus exposé à l'immigration clandestine que son voisin camerounais. Jadis, la réussite économique de la Côte d'Ivoire attirait aussi les immigrants, mais cette image a été quelque peu écornée à cause des dernières crises. Aujourd'hui, les autorités publiques s'attèlent à la retrouver par diverses mesures qui par la même occasion stimulent les réseaux clandestins.

b) Immigrations et pêche maritime artisanale (2) : dans la région, la pêche reste un vecteur des migrations clandestines. Ainsi, en plus du facteur économique, la dimension bio-environnementale par la distribution du phénomène d'upwelling sur les côtes est un élément d'analyse qui peut rendre compte du risque potentiel de disparité dans la géographie de l'immigration de pêcheurs dans les trois pays[179].

Dans une tentative de reconstitution de la géographie historique des migrations de pêche à la fin du XIX[e] siècle dans la zone du Comité des pêches pour l'Afrique Centre Est (COPACE)[180], Jean-Pierre CHAUVEAU (1991) revient sur les variables contextuelles qui ont contribué à modeler ces migrations : conjoncture macro-économique, relation de la pêche maritime avec d'autres activités, conditions bio-environnementales, diversité des sociétés littorales et différences dans l'intensité de leur implication dans la pêche à l'échelle nationale et régionale. Les facteurs explicatifs des migrations de pêche se nourrissent de la complexité relationnelle de l'ensemble de ces éléments. Il serait donc utopique de penser que la

[179] S'il est vrai que le facteur bio-environnemental occupe une place capitale comme une des explications dans l'origine des migrations de pêcheurs régionaux, il est aujourd'hui moins évoqué à cause de la prédominance des conditions politiques, économiques et sociales attractives. Pourtant, il reste un élément historique capital car il justifie l'abondance de la ressource halieutique qui attire les migrants.

[180] Le COPACE a été créé en septembre 1967 par le directeur général de la FAO. Il comprend 8 pays non côtiers et 17 pays côtiers partant du Maroc au Gabon.

considération d'un seul critère pourrait expliquer de manière satisfaisante la relation entre pêche et migrations.

Dans le golfe de Guinée, la répartition de l'upwelling saisonnier a joué un rôle attractif dans l'histoire de la dynamique migratoire des pêcheurs de l'Afrique Centre-Est en ce sens que ces conditions bio-environnementales étaient une garantie de l'abondance des ressources et un motif de sédentarisation pour les migrants (CHAUVEAU, 1991). Ainsi, à l'échelle du COPACE, l'auteur fait remarquer que ce n'est pas un hasard si les aires de migration les plus anciennement attestées sont situées dans les zones d'upwelling (sénégalo-mauritanien, ghanéen, courant de Benguela) ou proches de celles-ci. Des milieux qui généralement sont peu exploités par les populations côtières, davantage tournées vers l'exploitation des zones dont la production est moins soumise aux conditions bio-environnementales, facilitant ainsi l'implantation locale des migrants. Or, nous savons que ce phénomène marin est non seulement saisonnier mais inégalement réparti le long des eaux côtières du golfe de Guinée.

Selon les conditions de la circulation océanique régionale que nous avons décrites dans la première partie, les régions d'upwelling sont alimentées par les courants majeurs de Benguela le long des côtes sud gabonaises et de Guinée le long des eaux côtières ivoiriennes, le Cameroun étant relativement épargné. Sur son littoral, la Côte d'Ivoire est particulièrement touchée par le phénomène et c'est sans grande surprise qu'on constate l'installation des foyers de pêche maritime anciens, mais aussi des foyers récents dominés par des migrants ghanéens. Au Gabon, le constat est un peu paradoxal. La zone d'upwelling qui couvre tout le sud du pays jusqu'aux limites de Port-Gentil est moins peuplée que celle de la province de l'Estuaire où se trouve la capitale Libreville et les sites de prédilection de débarquements clandestins dans la région nord dans la baie de la Mondha. Cela s'explique certainement par la proximité de la capitale comme principal lieu pour la consommation des produits de la pêche.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : en définitive, en essayant de mettre en évidence les conditions bio-environnementales (upwelling) dans la relation immigration et activités de pêche artisanale maritime, il semble que la Côte d'Ivoire soit théoriquement plus exposée, suivie du Gabon, et enfin, du Cameroun. Ce raisonnement tient compte du fait que les activités de pêche artisanale sont également un vecteur des migrations clandestines par voie maritime dans la région. Nous en déduisons donc que les régions les plus touchées par ce phénomène naturel sont théoriquement les plus exposées à l'immigration clandestine des pêcheurs.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (H)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲	▲▲	▲▲▲
Variable 2	▲	▲▲▲	▲▲
Indicateur (H) = V1+V2			

En considérant les deux variables : « image attractive des pays d'accueil » et phénomène d'upwelling dans la pêche maritime artisanale comme vecteur d'immigration clandestine par voie maritime dans la région, c'est le Gabon qui est plus exposé au risque selon une logique tenant compte de la première variable, tandis que la Côte d'Ivoire l'est

selon la seconde. Sur ces facteurs « attractifs », les deux pays devraient en principe fortement subir l'immigration clandestine par voie maritime. Ils sont donc considérés comme pays d'accueil contrairement au Cameroun qui, non seulement l'est moins, mais peut également figurer comme pays d'origine des immigrants pour le Gabon. Avec une prédominance des raisons économiques sur les facteurs naturels, nous pensons que le Gabon est le pays le plus exposé à subir l'immigration clandestine. Comme pays d'accueil des immigrants et de possibles liens d'insécurité que pourraient générer ces réseaux, son niveau de vulnérabilité est donc plus élevé qu'en Côte d'Ivoire où l'image d'un territoire attractif a du mal à refaire surface après les crises.

Malgré d'énormes difficultés à trouver des données sur de nombreux indicateurs et variables étudiés, un constat paraît presqu'évident à l'issue de cette analyse du niveau de vulnérabilité des espaces maritimes : les États vivent différemment la conscientisation du fait maritime sécuritaire. En tentant de rester au-delà de la ligne de base, nous observons un véritable désintérêt de la sécurisation maritime plus prononcé chez certains que d'autres. Mais avant d'aller plus en détail sur l'analyse de cette hétérogénéité spatiale, que peut-on observer sur la vulnérabilité des espaces portuaires ?

CHAPITRE VII

LA VULNERABILITÉ DES ESPACES PORTUAIRES

La mer n'a véritablement d'intérêt que dans son rattachement à la terre. Les espaces portuaires sont certainement les illustrations les plus concrètes de cette liaison car ce sont des milieux qui matérialisent la dynamique du transport maritime et des activités associées. Un regard sur ces espaces est aussi important pour rester dans la logique d'une considération large et maîtrisée du milieu maritime.

Ainsi, huit indicateurs ont été retenus pour mesurer les différentes réalités de l'insécurité maritime dans trois sites portuaires : Owendo, Abidjan et Douala. Ces facteurs concernent aussi bien le domaine de la sécurité (**Section 1**) que celui de la sûreté (**Section 2**).

Section 1 : Évaluation des indicateurs de la sécurité

Quatre indicateurs ont été retenus pour rendre compte de la vulnérabilité à propos de la sécurité du domaine maritime portuaire. Il s'agit du risque de pollution des côtes par les hydrocarbures, du risque des accidents de navires, de la sécurité du site portuaire et de l'état des aides à la navigation.

VII.1.1- Risques de pollutions et des accidents de la navigation

VII.1.1.1. Risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (I)

C'est le type et l'âge des navires sous pavillon de l'État côtier et la relation entre production et risque de pollution pétrolière qui sont les variables à évaluer pour cet indicateur.

a) Type et âge des navires fréquentant les installations pétrolières (1): cette variable renseigne sur le risque de pollution accidentelle[181] car selon Paul FATTAL (2008a), *« … le risque pollution est fonction de l'Aléa (A) risque accident (lui-même dépendant des facteurs (i) type et âge du navire, (ii) facteurs humains, (iii) état de la mer), et de la vulnérabilité (V) (qui est fonction de l'exposition physique et du risque lié au droit) »*.

[181] Même dans le cadre de pollutions opérationnelles, un « faible » lien peut être établit entre le type de navire (mono coque/double coque) et le risque de pollution car les tankers nouvelle génération (double coque) sont non seulement soumis à une réglementation beaucoup plus stricte des opérations de déballastage ou de dégazage (Convention MARPOL 73/78 et ses amendements) avec un respect des normes de distance (ou des installations appropriées) et un système de nettoyage des citernes au pétrole brut (la méthode COW), mais aussi du fait qu'ils sont dotés de ballasts séparés des réservoirs (cuves) destinés au transport du liquide. Une séparation qui devrait en principe éviter le mélange des eaux de ballast et les résidus de pétrole, par conséquent, celui des rejets opérationnels moins polluants pour les navires construits théoriquement après octobre 1986 et ayant la charge égale ou supérieure à 20 000 tonnes. Une relation indirecte peut aussi s'établir entre l'âge du navire et le risque de pollutions opérationnelles, car le vieillissement augmente les risques de dysfonctionnements techniques (fuites involontaires des résidus de pétrole (*slops*) ou de fioul et d'huile de vidange (*sludges*), etc.).

Il existe plusieurs catégories de tankers selon la taille, les caractéristiques techniques de conception et de construction (simple coque/double coque)[182] et le type de produit transporté (transporteurs de brut ou de produits raffinés). Dans le golfe de Guinée, le transport maritime pétrolier est encore exclusivement assuré par des navires simple coque dont l'âge moyen dépasse 23 ans, et les navires sous pavillon de nos trois États n'échappent pas à cette réalité (**Tableau 17**). La grande majorité de ces pétroliers est affectée au transport du pétrole brut malgré l'existence de quelques raffineries destinées à la transformation du liquide pour les besoins nationaux mais aussi pour l'exportation de certains produits finis ou semi-finis.

Tableau 17 : La moyenne d'âge des pétroliers (% de tpl total)

	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge moyen en…	
						fin 2002	fin 2005
Cameroun	0	0	0	0	**100**	-	23,5
Côte d'Ivoire	0	0	0	0	**100**	23,5	23,5
Gabon	0	0	0	0	**100**	23,5	23,5

Source: UNCTAD, 2006, Review of Maritime Transport, 148 p., pp. 108-113.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : la moyenne d'âge des pétroliers étant sensiblement la même ainsi que le type de navire affecté pour ce transport (simple coque), cette variable renseigne sur l'état de vieillissement de la flotte pétrolière mais elle ne permet pas de hiérarchiser ce risque à l'échelle des trois États.

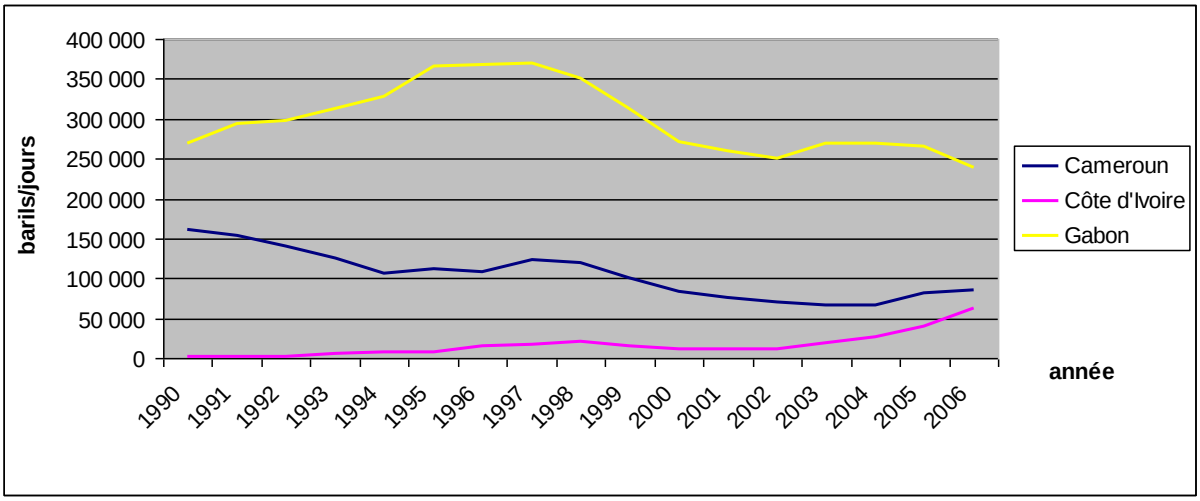
b) Relation entre production et risque de pollution pétrolière (2): on pourrait éventuellement redouter que l'augmentation de la production entraîne une augmentation des risques de pollution dans la mesure où les origines des déversements sont majoritairement causées par les opérations de production offshore. Les collisions et les opérations de chargement, déchargement, stockage et évacuation dans les installations flottantes, portuaires et des conduits d'évacuation (pipelines) sont les principales sources susceptibles de créer des déversements d'hydrocarbures liés aux incidents de navigation (ITOPF, 1995). Ainsi, l'augmentation de la production du brut entraînerait une augmentation de la circulation des pétroliers et par conséquent, les risques de déversement survenant pendant le mouillage et ceux liés au chargement, déchargement et stockage dans les installations flottantes de déchargement et de stockage, dites FSO (*Floating, Storage and Offloading*), et aussi pendant l'évacuation par des pipelines ou à travers le transport par des pétroliers[183]. Théoriquement,

[182] Ce sont les amendements de 1992 (adoption du 6 mars 1992, entrée en vigueur le 6juillet 1993) de la convention MARPOL 73/78 qui marquent l'avènement du « double coque » avec la règle des 13F pour les navires-citernes neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, et la règle de 13G qui s'appliquent aux transporteurs de brut de 20 000 tonnes et aux transporteurs de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes. La règle 13G est entrée en vigueur le 6 juillet 1995.

[183] Cette relation n'est pas si évidente car le lien n'est pas scientifiquement prouvé par une étude approfondie, et du fait qu'il faut tenir compte d'un certains nombre de paramètres : méthode d'extraction, moyens mis en œuvre pour la sécurité, évolution à long terme de la courbe de production du brut (découverte de nouveaux gisements, appauvrissement des anciens gisements), le niveau de préparation (capacité à répondre à une pollution), etc. De plus, pour ce qui est des déversements liés aux collisions, l'ITOPF (1995) indique que *« le risque de déversements des hydrocarbures lié à la circulation de passage dans la région côtière de l'Afrique de l'Ouest et Centrale est faible à cause du fait que les principales routes de pétroliers se trouvent bien au large ».*

les États qui ont un niveau de production assez élevé courent plus de risques de connaître des déversements dus aux facteurs cités (**Graphique 4**).

Graphique 4 : Évolution de la production du brut de 1990 à 2006 (milliers de barils/jours)[184]



Source : graphique réalisé à partir des données du *International Energy Annual 2006*, site : www.rfflibray.wordpress.com.

En regardant l'évolution de la production du brut des trois États de 1990 à 2006 et en considérant l'« histoire du pétrole » de chacun, on constate clairement une hiérarchisation. La production du Gabon est de loin la plus importante pendant cette période (de 250 000 et 350 000 barils par jour), atteignant même des sommets dans les années 1996-1997 avec un pic de 370 000 barils par jour en 1997. Selon les derniers chiffres, cette production a rarement dépassé les 245 000 barils par jour durant la première décennie des années 2000. Celle du Cameroun tourne dans les 50 000 à 150 000 barils par jour, faisant de ce pays le deuxième producteur sur les trois États considérés. Elle confirme aussi son déclin car elle a du mal à dépasser les 90 000 barils par jour depuis le début des années 2000. Or, la courbe de la Côte d'Ivoire semble montrer une tendance contraire aux deux précédentes. En effet, sur la période considérée, la production ivoirienne a du mal à atteindre la barre des 50 000 barils par jour avant 2006. Selon les estimations de l'organisme américaine *Central Intelligence Agency - World Factbook* (CIA, 2011), sa production (estimation) est de 55 000 barils par jour après 2008, mais c'est dans le début des années 2000 que le pays tente d'accélérer sa production pour une économie qui, jusque là, reposait en grande partie sur le secteur agricole.

En conclusion, sachant que les techniques d'exploitation du pétrole brut offshore sont sensiblement les mêmes dans la région, sur la période considérée, le Gabon devrait connaître théoriquement plus de risques de pollution que les deux autres pays. Selon un ordre décroissant, le Gabon serait le plus exposé aux cas de pollution, suivi du Cameroun en deuxième position, et la Côte d'Ivoire occuperait le dernier rang. Sur la base de la production, ce classement pourrait être modifié en fonction de l'évolution des courbes au-delà de 2006.

[184] Y compris la production de « condensat », c'est-a-dire une production comprenant également celle récupérée sous forme liquide du gaz naturel dans les installations de séparation du bail.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : malgré la nécessité d'une prise en compte d'autres facteurs, cette variable nous permet d'établir une forte corrélation de disparité entre le niveau de la production et le risque de pollution. Sur la base d'une équation théorique selon laquelle les pays qui produisent plus devraient être plus exposés au risque de pollution, la probabilité des risques de pollution serait donc plus élevée sur les côtes gabonaises qu'ivoiriennes (risque faible) tandis qu'au Cameroun, cette probabilité serait moyenne. En principe, il aurait été intéressant d'appuyer notre argumentation sur la fiabilité et la qualité des installations pétrolières.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (I)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1			
Variable 2	▲▲	▲	▲▲▲
Indicateur (I) = V1 +V2			

Pour moins exposer cet indicateur à la critique, il aurait été plus judicieux d'analyser le nombre et le type de navires dans les escales. Autrement dit, le pourcentage de pétroliers faisant escale. Malheureusement, ces informations n'étaient pas disponibles et c'est avec un peu de regret que nous nous sommes concentrés sur les facteurs présentés ci-dessus.

Considérant uniquement la deuxième variable qui permet de hiérarchiser et de définir le niveau de vulnérabilité de l'indicateur dans les trois États, nous pouvons affirmer qu'en matière de risque de pollution des côtes par les hydrocarbures, les côtes gabonaises sont les plus exposées. En effet, de par le niveau de production et les risques liés à l'intensité d'une telle activité, la situation gabonaise présente un profil où la probabilité du risque de pollution est supérieure aux deux autres Etats. Les côtes camerounaises le sont à un niveau moindre que le Gabon, mais bien supérieur à celles de la Côte d'Ivoire. Cette réalité pourrait changer à cause des nouvelles découvertes dont le pays fait l'objet depuis le début des années 2000.

VII.1.1.2. Risque des accidents de navires (J)

Les variables concernées sont l'âge des navires sous pavillon de l'État côtier et le niveau d'inspection.

a) l'âge des navires (1) : c'est un facteur déterminant pour le risque d'accident du navire car *« l'âge tend, c'est une évidence, à réduire à la fois sa fiabilité opérationnelle, par un accroissement du risque d'accident ou de défaillance, et son adéquation aux utilisations souhaitées, en raison d'une éventuelle obsolescence technique ou économique »,* nous disent Louis LE PENSEC et Henri PINON (2007). De ce fait, le **tableau 18** nous renseigne sur ce critère.

D'après les informations recueillies sur le tableau ci-dessous, la moyenne d'âge de la grande majorité des flottes se situe à plus de 20 ans. Ces flottes sont donc « vieilles » si l'on considère communément dans le monde maritime que l'expression s'utilise pour les navires ayant franchi la tranche d'âge de 15 à 25 ans (et plus). Ainsi, 98,9% de la flotte de la Côte

d'Ivoire est concernée par la tranche d'âge de 20 ans et plus, tandis que pour la même tranche d'âge, elle est de 97,2% pour le Cameroun et de 71,6% pour le Gabon. Ce classement est confirmé par la moyenne d'âge des navires en fin 2002 et 2005. On constate ainsi que la moyenne d'âge de la flotte ivoirienne en fin 2002 est de 23,5 ans et de 23,4 ans en fin 2005. Au Cameroun, elle est de 21 ans en fin 2002 et de 23,1 ans en fin 2005. Pour ce qui est de la flotte gabonaise, elle est de 19,5 ans en fin 2002 et de 20,7 ans en fin 2005. Ainsi, la flotte ivoirienne est la plus vieille des trois concernées, suivi de près par celle du Cameroun en seconde position. Le Gabon ferme la marche avec un pourcentage non moins négligeable.

Tableau 18 : Répartition de la flotte par âge en 2006
(% en « tonnes de port en lourd » (tpl) totale)

Pays	Types de navire	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	Âge moyen en…	
							fin 2002	fin 2005
Cameroun	**flotte générale**	0	2	0	0,9	**97,2**	**21**	**23,1**
	tankers	0	0	0	0	**100**	**0**	**23,5**
	vraquiers	-	-	-	-	-	**0**	-
	transport divers	0	0	0	0	**100**	**23,5**	**23,5**
	porte-containeurs	-	-	-	-	-	**0**	-
	autres	0	24,8	0	10,6	**64,6**	**20,6**	**18,7**
Côte d'Ivoire	**flotte générale**	0	0	0	1,1	**98,9**	**23,5**	**23,4**
	tankers	0	0	0	0	**100**	**23,5**	**23,5**
	vraquiers	-	-	-	-	-	**0**	-
	transport divers	-	-	-	-	-	**0**	-
	porte-containeurs	-	-	-	-	-	**0**	-
	autres	0	0	0	1,5	**98,5**	**23,5**	**23,4**
Gabon	**flotte générale**	0	9,5	0	18,9	**71,6**	**19,5**	**20,7**
	tankers	0	0	0	0	**100**	**23,5**	**23,5**
	vraquiers	-	-	-	-	-	**0**	-
	transport divers	0	14,1	0	12,9	**73**	**18,7**	**20,3**
	porte-containeurs	-	-	-	-	-	**0**	-
	autres	0	6,3	0	29,5	**64,1**	**19,5**	**20,5**

Source: UNCTAD, 2006, Review of Maritime Transport, 148 p.

Conclusion de l'évaluation de la variable (1) : la variable concernant l'âge des navires permet de renseigner et de hiérarchiser le risque d'exposition aux accidents maritimes. Au regard de l'état de vieillissement des flottes, les navires de la Côte d'Ivoire sont plus exposés à ce risque, suivis de près par la flotte camerounaise, et enfin, la flotte du Gabon[185].

[185] Par souci de hiérarchisation, nous gardons cet ordre. Cependant, il faut reconnaître que la réalité est moins contrastée pour les trois États car le taux de pourcentage de l'âge des navires dépassant les « 20 ans et plus » est très élevé (plus de 70 % en moyenne et plus de 20 ans en fin 2002 et 2005). Ce qui veut dire qu'ils sont tous très exposés au risque d'accident car la probabilité de survenance d'un tel risque ne peut se mesurer sur quelques années de différence concernant l'âge des navires.

b) Niveau d'inspection des navires (2)[186] : le débat sur la relation entre l'âge du navire et le risque d'accident est également inséparable du débat sur la relation entre la navigation des navires inférieurs aux normes (sous-normes) et le risque d'accident. Ce débat entretient la problématique de l'efficacité des mesures du *port state control* (contrôle des navires par l'État du port) qui sont souvent décriées lors des accidents maritimes. Cependant, il n'existe pas un lien direct entre l'efficacité (ou les résultats) des mesures du contrôle des navires par l'État du port et la diminution du risque d'accident.

Si l'on se réfère aux données statistiques fournies par les rapports annuels du MOU d'Abuja sur les inspections des navires par l'État du port en 2008 et 2010[187], un rapide constat est dressé sur le fait que très peu d'État fournissent des rapports annuels à l'Autorité de la structure comme l'exige les recommandations. Dans ce cas de figure, malgré quelques efforts, nos trois États s'illustrent parfaitement par une absence de statistiques officielles sur les inspections menées dans leurs différents ports en 2008 et 2010. Et, l'on ne saurait en dire autrement pour les années qui ont suivi la signature du *Mémorandum d'Entente* le 22 octobre 1999 à Abuja, au Nigeria[188]. Même si ces rapports restent très peu renseignés pour un grand nombre de pays membres[189], ces données auraient constitué un véritable facteur commun de comparaison dans le cadre des inspections effectuées pour le contrôle des navires par l'État du port. Nous ne pouvons nous en remettre qu'à quelques données à titre indicatif et recueillies lors des entretiens téléphoniques et enquêtes de terrain pour tenter de qualifier le niveau d'inspection dans les trois ports concernés (**Tableau 19**).

D'après nos investigations contenues dans ce tableau, la moyenne du pourcentage de navires contrôlés est bien plus importante au port de Douala comparativement aux deux autres. Malgré la considération d'une marge d'erreur due aux chiffres réels sur le nombre de navires concernés par le « *port state control* »[190], sur une base de 1100 escales par an, le port de Douala effectue 800 inspections, soit un taux de contrôle d'environ 72% des escales. Or, à Abidjan, au regard des chiffres sur le nombre de navires inspectés de 2006 à 2011, pour une moyenne de 1500 escales, 900 sont contrôlés, soit un taux de contrôle de 60% des escales. Il faut également noter le recul du nombre de navires détenus par année, ce qui témoigne d'un

[186] Nous ne retiendrons que les opérations effectuées dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port car il existe d'autres acteurs pouvant se charger de cette même mission de contrôle sous des différentes formes : l'État du pavillon/du navire (pays d'immatriculation du navire), les sociétés de classification, le *vetting* effectué par les chargeurs, les assurances, les armateurs, etc.

[187] Sur le site : http://www.abujamou.org/fr/publication/index.html (23/01/2012).

[188] Après la date de signature de l'accord par les États membres, les premiers rapports annuels des États sur le *Port State Control* ne parviendront au Secrétariat du Centre Régional d'Information du MOU qu'en 2003. *« En 2002 par exemple, seuls le Nigeria et le Gabon avaient envoyé leur rapport d'inspection selon lesquels le premier a effectué 21 contrôles tandis que le second en avait effectué 3. En 2003, il n'y avait que le Nigeria qui avait envoyé son rapport d'inspection avec 16 inspections ».* Voir A.C. ZINSOU, 2009, Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, in *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, n°1, pp. 25-36 ; P. NGO MBOGBA, 2005, *La protection de l'environnement marin en Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja*, Yaoundé, Éditions Presses de l'UCAC, 197 p.

[189] L'absence de rapports annuels peut se justifier pour deux raisons principales. Premièrement, il faut savoir qu'au titre d' « une inspection de navire par l'État du port » telle que défini par les conventions internationales, très peu d'États remplissent ces conditions techniques pour pouvoir en effectuer convenablement. Les inspections effectuées ressemblent plus à de simples opérations de police maritime et portuaire. Deuxièmement, les quelques États qui effectuent ces inspections manifestent un manque de volonté d'envoyer ces rapports au secrétariat du MOU d'Abuja.

[190] Nous ne pouvons définir exactement le pourcentage de cette marge d'erreur.

port où la fréquentation des navires est de mieux en mieux aux normes de la navigation internationale.

Tableau 19 : Moyenne du niveau d'inspection des navires (2006-2011)

		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Abidjan	Moyenne du nombre d'escales par an[191]	1400-1600					
	Nombre de navires inspectés	815	817	934	1203	1075	975
	Moyenne du pourcentage de navires contrôlés[192]	**60**					
	Nombre de navires détenus	15	13	11	09	07	03
	Pourcentage de navires détenus	1	1	1	0,7	0,6	0,3
Douala	Moyenne du nombre d'escales par an	1000-1200					
	Nombre de navires inspectés	-	-	-	-	-	-
	Moyenne du pourcentage de navires contrôlés	**72**[193]					
	Nombre de navires détenus	-	-	-	-	-	-
	Pourcentage de navires détenus	-	-	-	-	-	-
Owendo	Moyenne du nombre d'escales par an	600-700					
	Nombre de navires inspectés	257	253	283	272	268	270
	Moyenne du pourcentage de navires contrôlés	**39**[194]					
	Nombre de navires détenus	-	-	-	-	-	0
	Pourcentage de navires détenus	-	-	-	-	-	-

Sources : enquêtes de terrain 2011 à la :

- Direction Générale de la Marine Marchande (Gabon)
- Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (Côte d'Ivoire)
- Direction Générale des Affaires Maritimes et des Voies Navigables (Cameroun)

Pour le port d'Owendo, malgré son faible trafic maritime (600 à 700 escales par année en moyenne), le niveau de la fréquence des inspections n'est guère plus élevé. En effet, sur une moyenne considérée de 650 escales par année, seulement 250 escales sont contrôlées, soit 39% du total. Comparé aux deux autres espaces portuaires, le niveau des inspections est donc le plus bas. Ce faible taux peut cacher une réalité selon laquelle les navires qui fréquentent le

[191] Selon les recommandations internationales, le « port state control » ne concerne pas tous les navires. Sont exclus de ce champ d'application les bateaux de pêche, navires de guerre, bâtiments de servitude, embarcations à bois de conception primitive, navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes. La moyenne du nombre d'escales considérée par année pour chaque port est par défaut quelque peu majorée pour l'ensemble des escales sans distinction. De plus, le contrôle se fait en fonction du profil de risque que les autorités portuaires attribuent aux navires et équipages qui font escale dans leur port ou au mouillage. Il peut être fonction du type et de l'âge du navire, de l'État du pavillon, le respect des normes par la compagnie, le nombre d'anomalies ou d'immobilisations récentes constatées, etc.

[192] Cette valeur s'obtient par un calcul approximatif dans une formule mathématique de la règle de trois basée sur la médiane du nombre d'escales par an et par une moyenne du nombre de navires contrôlés ces six dernières années. Prenons l'exemple du port d'Abidjan. Avec une valeur moyenne de 1500 escales par an (valeur médiane du nombre d'escale 1400-1600), on estime à 100% le taux d'inspection si tous les navires étaient contrôlés. Regardant l'évolution des chiffres sur le nombre de navires inspectés, nous tirons une moyenne standard du nombre d'inspections, soit environ 900 navires par année. Sur une estimation de 1500 escales par an, nous nous posons la question de savoir quel serait le pourcentage de contrôle pour 900 navires ? (900 x 100)/1500 = 60% environ. Ainsi, environ 60% des escales sont inspectés. Ce chiffre est à considérer avec une marge d'erreur car tous les navires ne sont pas inspectés et il peut évoluer au fil des années.

[193] Cette valeur s'obtient sur le même principe de calcul, sauf que la moyenne standard du nombre d'inspections est de 800 navires. C'est un chiffre confirmé par les inspecteurs des Affaires Maritimes et des Voies Navigables du Cameroun sur la base des souches des procès verbaux (PV) que contiennent les carnets d'inspection.

[194] La moyenne standard du nombre d'inspections est de 250 navires au regard des chiffres du tableau.

port d'Owendo sont majoritairement des habitués de la navigation régionale et nationale. Par ce fait, ils sont moins astreints à la régularité des contrôles. Mais l'argumentaire d'une telle hypothèse serait moins pertinent car le contrôle ne saurait être facultatif sous prétexte que le mouillage et l'accostage sont réguliers. Cette régularité peut permettre des facilités de procédures administratives mais elle ne dédouane pas complètement le navire d'une inspection au motif d'un risque.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2) :*** le niveau d'inspection des navires est plus élevé au port de Douala. Ce qui veut dire que les efforts des autorités conduisent à réduire les risques pouvant découler des navires sous-normes. Certes, la fréquence du taux de contrôle ne garantit pas du suivi des recommandations après inspection, mais il permet de témoigner d'un regard permanent sur les normes du navire et du trafic. Ce regard est plus affûté au port de Douala, comparativement au port d'Owendo où près de la moitié des escales ne sont pas contrôlés. Au port d'Abidjan, la situation est quelque peu similaire à celle du port de Douala.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (J)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲▲▲	▲
Variable 2	▲	▲▲	▲▲▲
Indicateur (J) = V1 +V2			

Pris dans leur ensemble, les deux variables attestent que le port d'Abidjan est plus exposé au risque d'accident des navires. En comparant les variables dans les trois espaces retenus, la probabilité d'une survenance des accidents de navires est donc plus élevée au port d'Abidjan. Elle est moyenne au port d'Owendo et relativement faible au port de Douala. Ainsi, sur une sécurité liée au risque d'accident des navires, le port d'Abidjan présente un profil bien plus vulnérable que les deux autres. Celui d'Owendo occupe une place médiane entre les deux car le port de Douala est le moins vulnérable.

VII.1.2- Sécurité de la navigation

Le site nautique et l'état des aides à la navigation sont des indicateurs indispensables pour assurer la sécurité de la navigation.

VII.1.2.1. Sécurité du site portuaire (K)

Le taux d'envasement portuaire et la capacité d'accueil des navires (tirant d'eau uniquement) sont les variables à analyser pour cet indicateur. Cependant, pour éviter d'évoquer encore la capacité de réaction des acteurs face au risque, nous nous efforcerons expressément de ne pas tenir compte de la périodicité et des moyens de dragage.

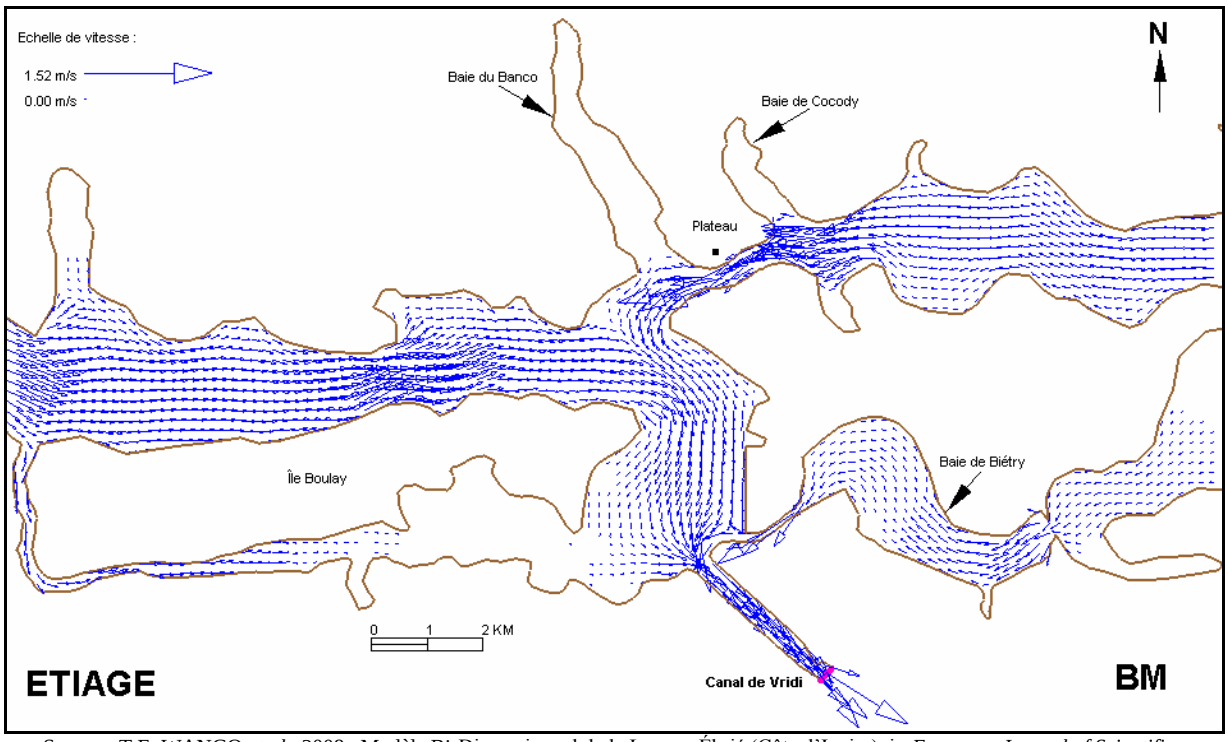
a) Le taux d'envasement portuaire (1) : l'envasement ou l'ensablement est un phénomène d'abord naturel pour ces milieux d'interface, mais c'est aussi un facteur à considérer dans la sécurité nautique du site portuaire car il peut avoir un impact sur d'autres conditions. Dans cette variable, il est surtout question d'analyser dans les trois sites portuaires la comparaison possible entre les différents éléments de la dynamique sédimentaire responsables du phénomène d'envasement. Pour cela, nous retiendrons comme éléments d'analyse la géométrie du site (estuaire ou lagune) et les conditions de certains paramètres hydrodynamiques (origine des sédiments, caractéristiques hydrauliques du milieu) dans un rapport d'échanges avec le large pour les possibilités d'évacuation sédimentaire.

Pour Claude MIGNIOT (1983), l'hydrologie du cas particulier des estuaires est à considérer dans la propagation de la marée et les possibilités d'expulsion des sédiments en dehors du site. En effet, l'auteur affirme que *« les possibilités d'expulsion des sédiments en dehors de l'estuaire dépendent du rapport entre le volume d'eau oscillant en vives-eaux sous l'effet de la marée seule par rapport au volume apporté au cours de la même période par le débit fluvial seul et notamment le débit de crue »*. Quant à la sédimentologie, elle dépend dans les zones littorales de la baisse relative de l'agitation, que celle-ci soit liée à l'action des houles (mer ouverte), ou plus particulièrement à celle des courants de marée (domaines estuariens, lagunaires et marécageux). Et pour une agitation de même intensité, la possibilité de constituer des dépôts importants dépend en grande partie de l'alimentation des eaux en matériel en suspension (densité) (BALTZER et LAFOND, 1971).

Les estuaires du Wouri et du Komo, abritant respectivement les ports de Douala et d'Owendo ont des apports sédimentaires à dominante fluviale (majorité des estuaires) qui proviennent essentiellement du drainage effectué par les deux principaux cours d'eaux qui portent les noms de ces estuaires. Le port lagunaire d'Abidjan n'échappe pas à cette logique de dominance fluviale. Par contre, son réseau de drainage est un peu plus complexe car le bassin de la lagune Ébrié sur lequel repose l'essentiel des installations portuaires est alimenté par un système de communication des lagunes qui, elles-mêmes communiquent par de nombreux cours d'eau (l'Agnéby, La Mé et le Comoé). Le Comoé contribuant pour 75% des apports sédimentaire de la lagune.

En parlant donc de l'hydrologie de la lagune et de ses échanges avec le large, il faut retenir que pour le port d'Abidjan, la jonction principale entre les eaux de mer et celles de la lagune dans le secteur portuaire s'opère au niveau du canal de Vridi qui mesure 2 700 m de longueur sur 370 m de largeur, avec une profondeur moyenne de 13,5 m. Le bassin central de la lagune reste une zone où les apports fluviaux sont estimés à $8{,}4.10^9$ m^3 par an dont la réception de divers déchets d'origine anthropique générés par la ville d'Abidjan. La dynamique de la lagune Ébrié est essentiellement influencée par la marée et les débits fluviaux comme dans les estuaires classiques. Cette zone est caractérisée par une marée de type semi-diurne dans le bassin central avec un marnage qui ne dépasse pas 1,3 m en vives-eaux et 0,4 m en mortes-eaux, soit un marnage général inférieur à 2 m (LEMASSON et REBERT, 1973). En s'appuyant sur les analyses de simulation de Ted Edgard WANGO *et al.* (2008) concernant le « Modèle bi-mensuel de la lagune Ébrié », on se rend bien compte de l'impact du comportement des apports fluviaux (en période d'étiage et de crue), de la force et de la distribution spatiale du champ des courants dans le bassin central de la lagune. De ces résultats, il ressort que sur la base d'une marée de type semi-diurne à inégalités diurnes (pleine-mer/basse-mer/pleine-mer) et selon les débits des trois fleuves qui alimentent le bassin, *« la distribution spatiale des champs de courants dans la lagune Ébrié est*

sensiblement la même en étiage et en crue. Dans les chenaux, les courants de marée sont alternatifs (canal de Vridi, chenal central Est et Ouest…) alors que dans le bassin central, ils sont tourbillonnaires (…). Les vitesses maximales (> 2 m/s) se localisent dans le chenal de Vridi et devant le plateau entre la baie du Banco et la baie de Cocody. En revanche, dans les baies d'Abidjan (Cocody, Biétry, Banco) les vitesses sont insignifiantes (> 0,01 m/s) (…) Le flux résiduel des masses d'eau est donc dirigé vers la mer en étiage comme en crue. Le volume d'eau échangé en une marée a baissé de 20 millions de m^3 en période de crue. Le temps de renouvellement est faible en étiage (26,4 jours) et fort en crue (30 jours)» (**Figure 24**). Ces données tiennent compte de la période fluviale (étiage ou crue), mais aussi des marées en période de flot ou jusant.



Source : T.E. WANGO *et al.*, 2008, Modèle Bi-Dimensionnel de la Lagune Ébrié (Côte d'Ivoire), in *European Journal of Scientific Research*, vol. 24, n°3, pp. 229-243.

Figure 25: Champs de vitesses des courants dans la lagune Ébrié

Quant au port de Douala, il est situé dans l'estuaire du Cameroun sur le fleuve Wouri. Par extension, le complexe appartient à une vaste zone estuarienne d'environ 3 000 km^2 qui est alimentée par trois principaux cours d'eau de débits différents : Mungo, Dibamba et Wouri, soit un volume total des apports fluviaux dans le bassin estimé à 39,2.10^9 m^3 par an[195]. Le Wouri à lui seul représente près de la moitié de ces apports. Les marées sont semi-diurnes, avec un coefficient de l'ordre de 0.13 à 0.19 dans la partie littorale et un marnage de 2,5 m en moyenne pour les périodes de vives-eaux et de 1.0 pour celles de mortes-eaux. Les courants sont « relativement forts » par endroit car on y retrouve des vitesses pouvant atteindre environ 1.0 m/s dans la région portuaire (LCHF, 1985) et ils y demeurent puissants jusqu'à quelques distances au large de l'embouchure de l'estuaire (BERTAIL, 1981). Mais d'une façon

[195] Cette valeur s'obtient en additionnant le volume total du flux des cours d'eau (en million de m^3 par année), soit Mungo (11 511 Mm^3/an), Wouri (19 710 Mm^3/an) et Dibamba (8 042 Mm^3/an).

générale, ils n'excèdent pas 4 nœuds à cause de leur profil de diminution qui va de l'amont vers l'aval du chenal central.

Ainsi, en fonction de l'échelle, la courantologie est quelque peu différente. Pour l'espace estuarien dans sa globalité, la distribution des sédiments permet de distinguer une zone centrale dynamiquement active qui bénéficie de la puissance de sortie du débit fluvial, et des zones de dépôts latérales où s'accumulent des sédiments fins (BALTZER et LAFOND, 1971). Mais pour ce qui est du site portuaire proprement dit, le resserrement du lit du chenal de navigation *« concentre les courants et accentue leur force qui leur permet de racler et de transporter les sédiments accumulés en amont du port. Mais cette vitesse des courants s'affaiblit à partir de l'aval de Bonabéri-Déido avec l'élargissement du lit du fleuve à l'origine de nouveaux dépôts sédimentaires »* (ELLA ONDO, 2004). Aussi, les sédiments en suspension sont particulièrement élevés dans l'estuaire du Cameroun car on y enregistre des valeurs parfois supérieures à 400 m/l pendant la période de décembre à mai (BERTAIL, 1981 ; IBE *et al.*, 1999). Pour ce qui est des possibilités d'expulsion des sédiments hors de la zone portuaire, l'aval du chenal de navigation au niveau de la Pointe Malimba et la baie Modeaca procure une première évacuation moins rapide dans l'estuaire du Wouri. Une faiblesse de transport sédimentaire qui s'accentue avant d'atteindre l'embouchure de l'estuaire au niveau du Cap Cameroun et de la Pointe Souélaba caractérisée par une très large ouverture pour les échanges entre les eaux fluviales et marines. Cependant, même si d'importants volumes d'eau sont échangés au cours des marées, le débit relatif à l'eau qui entre et qui quitte le système estuarien sous l'influence des marées est faible (PNLDAH, 2004).

Le port d'Owendo est situé dans l'estuaire du Gabon sur la rive droite du fleuve Komo. Cette vaste zone estuarienne est longue de 80 km, elle laisse paraître une entaille de 2 900 km^2 qui sert de chenal, et une ouverture d'embouchure qui mesure 15 km dans sa plus grande largeur. L'hydrologie est particulièrement dominée par de nombreux petits cours d'eau dont le plus important reste le Komo de par son débit (65 m^3/s de débit moyen). De ce fait, près de 1,5 milliard de tonnes de sédiments fins sont mobilisés à chaque marée dans l'estuaire du Gabon, mais on estime à 175 millions de tonnes la quantité qui traverse Owendo (MIGNIOT et BROSSARD, 1990). Les conditions de marnage sont relativement les mêmes que dans les autres ports de la région, c'est-à-dire un faible marnage (2 m en moyenne) comme c'est aussi le cas de la houle venant du large et qui s'atténue dans l'estuaire. Ce qui en fait une région à faible agitation soulevée par les vents, surtout en zone portuaire (autour de 0,3 à 0,6 m). Le niveau et la propagation de la marée a été influencé par la construction de l'appontement. Il en est de même pour la digue qui protège la zone de mouillage du port à bois. Au port commercial, après la construction de l'appontement, les mesures montrent un décollement des trajectoires des courants devant l'ouvrage avec la création d'une zone tourbillonnaire en son centre, favorisant les dépôts sédimentaires (DHI Eaux et Environnement, 2010). D'une manière générale, la vitesse des courants décroit du large vers le rivage avec une direction presque parallèle à la côte où l'on enregistre des vitesses de l'ordre de 0,10 à 0,15 m/s près du rivage à partir des fonds de - 3,5 m.

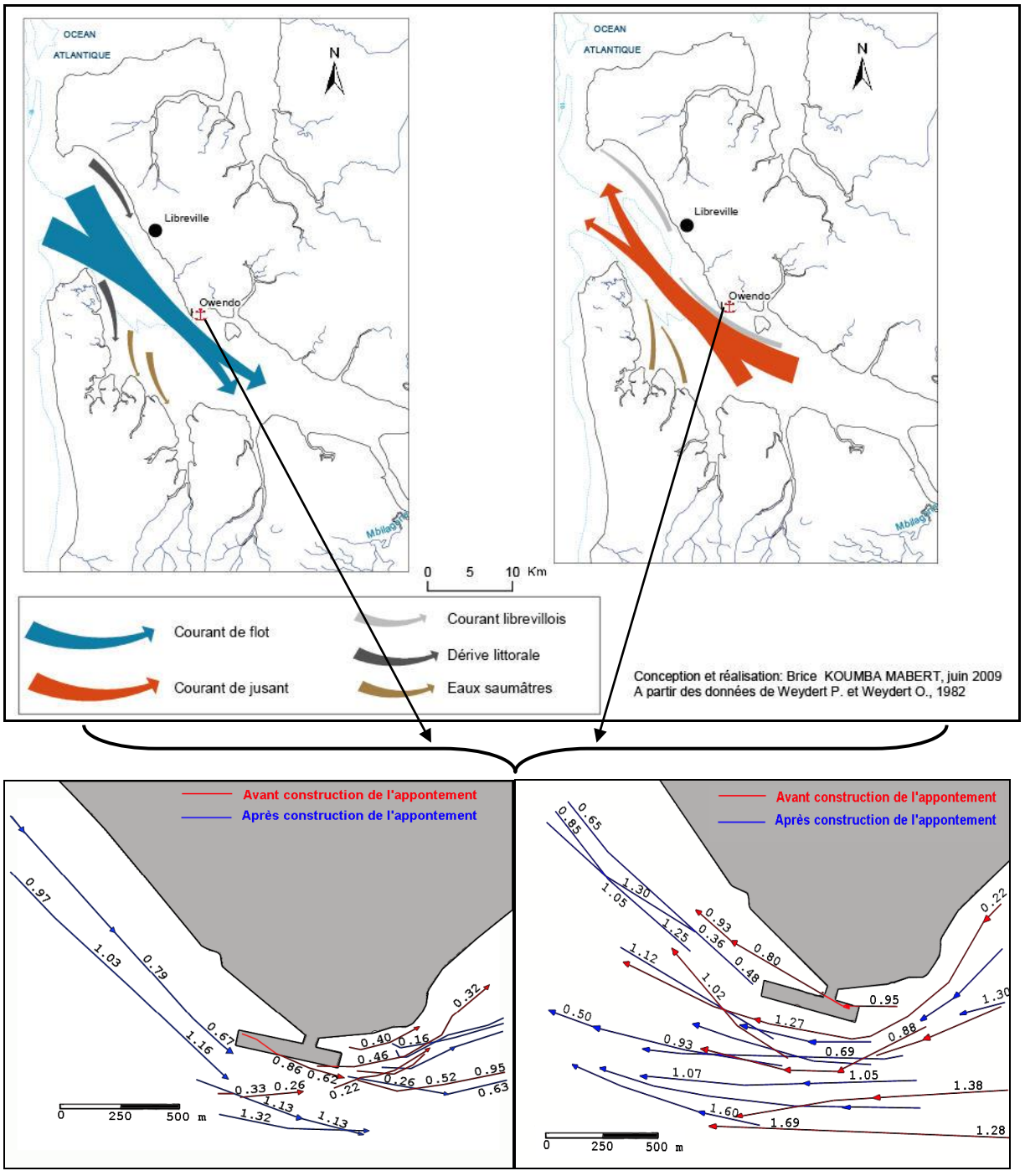
En s'appuyant sur les travaux de Pierre WEYDERT et Odette WEYDERT (1982) et sur l'étude concernant l'extension du port d'Owendo[196], la sédimentologie de la zone

[196] Voir Document 2011, *Extension du port d'Owendo, Rapport phase 1 : Participation à l'étude d'impact environnemental-milieu physique*, 40 p.

portuaire se fait sous l'action des conditions de courants et de houles. Elle laisse apparaître trois zones différemment exposées en allant du chenal central vers le littoral. Une première zone dynamiquement active recouvre le chenal central, où la sédimentation est faible pendant les mortes-eaux (0,5 à 1 m de vase) et quasiment nul en vives-eaux. Une deuxième zone est intermédiaire entre le chenal central et la zone de l'appontement et est soumise à de faibles courants de flot et à un balayage appréciable en jusant. Le taux de sédimentation est de 1 m par an. Enfin, dans une troisième zone où a été construit l'appontement, on constate une sédimentation plus ou moins accentuée selon la position des installations portuaires par rapport aux champs des courants. C'est une zone soumise aux importants apports alternatifs de vase comme c'est le cas en amont de l'appontement. Le taux de sédimentation atteint 2 à 3 m en un mois, et il s'accentue au fur et à mesure qu'on se rapproche de l'appontement. Considérant la zone de décollement des courants, il est estimé à 1 m par mois devant l'appontement d'Owendo et à 0,5 m par an à l'abri de celui-ci dans des coins de réduction de vitesse des courants due à la construction des ouvrages pour l'extension ou la protection du site. Un site qui, de par sa nature, s'adosse à une région au profil de piégeage des vases à cause de la rencontre de deux courants opposés et qui sont fortement liés aux comportements des marées et des débits des fleuves pendant le flot et le jusant (MAKIELA MAGAMBOU, 2007) (**Figure 25**).

Malgré les difficultés de nombreuses études à pouvoir déterminer l'évolution du volume réel des sédiments à draguer dans les sites portuaires, le volume des sédiments à draguer est considérable dans les ports étudiés. Par année, il est estimé à une valeur de 3 000 000 m^3 pour le port de Douala, 300 000 m^3 pour le port d'Abidjan et d'Owendo (AGPAOC, 1984). Les conditions analysées précédemment confirment ce classement. En effet, sur les critères hydrodynamiques et morphologiques retenus, nous constatons des prédispositions au phénomène d'envasement plus accentuées dans certains sites que dans d'autres.

a) Trajectoires des courants dans l'estuaire du Komo



b) Trajectoires des courants à la pointe d'Owendo, en flot et jusant, d'après la Direction technique OPRAG

Source : illustration DHI Eaux et Environnement, 2010, p.7

Figure 26 : La circulation des courants au port d'Owendo

Au vu des aléas naturels et des usages spécifiques du milieu, le site de Douala est bien plus exposé à cause de la quantité et la qualité des apports fluviaux (dont sédimentaires) dans une région à faible agitation. En effet, si la prédominance des apports sédimentaires sur les trois sites est d'origine fluviale, celui du port de Douala est de loin le plus accueillant en masse d'eau fluviale, par conséquent, on peut en déduire qu'il en est de même concernant l'apport sédimentaire provenant des fleuves qui alimentent les « Bouches du Cameroun » (estuaire du Wouri). Comme celui d'Owendo, les installations du port de Douala reposent sur des socles précambriens propices à la réalisation des infrastructures lourdes, mais le milieu reçoit essentiellement les apports fluviatiles des sols volcaniques et très vulnérables à l'érosion (sols latéritiques) pour une région équatoriale soumise à d'abondantes précipitations saisonnières. La vitesse moyenne des courants est encore bien plus faible en aval du chenal dans la région de la Pointe Malimba comparativement à des situations plus ou moins similaires dans les sites d'Owendo et d'Abidjan. Le milieu est à l'abri direct de la houle et cette situation expose ainsi les eaux portuaires à moins d'agitation, ce qui favorise une sédimentation rapide. Le site du port d'Abidjan est le moins exposé des trois parce qu'il bénéficie certes d'apports sédimentaires importants mais la vitesse moyenne des courants est relativement plus élevée et un peu mieux répartie dans la zone portuaire. Malgré l'existence d'une zone tourbillonnaire au centre du bassin qui accentue la sédimentation, le flux résiduel des masses d'eau est toujours dirigé vers la mer en étiage comme en crue (WANGO *et al.*, 2008). De plus, l'étroitesse du canal de Vridi favorise un mouvement dynamique très actif pour la sortie ou l'entrée des courants qui serviront au renouvellement des eaux du bassin central et au transport des sédiments. Outre les conditions naturelles du milieu comme dans les sites de Douala et d'Abidjan, au port d'Owendo, l'envasement s'est accentué par la déviation des courants due à la construction de certains ouvrages (appontement au port commercial, digue au port à bois).

Ainsi, tenant compte des conditions nautiques et morphologiques dans un rapport d'échange sédimentaire, *« l'envasement n'affecte pas tout le chenal de navigation du port d'Owendo mais il se manifeste seulement au port à bois et devant l'appontement commercial. Mais à Douala, ce sont le chenal et les zones portuaires qui sont envasées »*, nous dit Thierry ELLA ONDO (2004), et à Abidjan, c'est surtout le bassin central et la partie avale du quai ouest qui sont affectés.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : dans une logique de comparaison entre les données affichées et l'analyse des caractéristiques du milieu, la variable sur le taux d'envasement portuaire montre que c'est effectivement le site de Douala qui est le plus exposé au phénomène, suivi du port d'Owendo, et en dernière position, le site d'Abidjan.

b) Capacité d'accueil des navires (2)*:* c'est une variable en rapport avec celle du taux d'envasement portuaire. Pour garder le lien direct avec l'indicateur évalué, nous réduisons son analyse à la « bathymétrie artificielle »[197] des sites pour apprécier la capacité du tirant d'eau offert aux navires qui empruntent les chenaux de navigation et pour l'accostage.

[197] Nous la qualifions de « bathymétrie artificielle » parce qu'elle a déjà été modifié par les différents travaux d'aménagement du site nautique (profondeur du chenal et des quais). Cette bathymétrie n'est donc pas naturelle.

Théoriquement, cette variable ne devrait souffrir d'aucune tergiversation pour ce qui est de la hiérarchisation des trois sites car les éléments d'appréciation sont calqués sur les mêmes que ceux retenus pour déterminer le taux d'envasement**.** Le résultat de l'analyse devrait être conforme aux observations de la première variable (**Tableau 20**).

Tableau 20 : La capacité d'accueil nautique des sites portuaires

Site portuaire	Dimensions du chenal/canal			**Tirant d'eau accepté**
	longueur	**largeur**	**profondeur**	
Abidjan	2700 m	370 m	**13,5 m**	10 à 12 m
Douala	50 km	150-250 m	**7 m**	6 à 9 m
Owendo	450 m	70 m	**12 m**	7 à 8 m

Source : enquête de terrain, 2010.

Tenant compte des conditions ayant entraîné une inégale exposition au phénomène d'envasement, la capacité d'accueil des navires sur la base des dimensions du chenal ou du canal de navigation et la valeur moyenne du tirant d'eau autorisée confirment le précédent classement dans une tout autre logique de lecture. Même si les ports francophones de la façade atlantique africaine sont réputés pour leurs faibles profondeurs en matière de tirant d'eau (MAURY, 2008), celles qu'offrent nos trois sites méritent qu'on y apporte de petites nuances. La profondeur des chenaux de navigation et des postes à quai est relativement plus importante au port d'Abidjan que dans celui de Douala et d'Owendo (**Photo 17**). On a des valeurs moyennes d'un peu plus de 13,5 m dans le canal de Vridi et moins dans les postes à quai pour une autorisation des navires pouvant atteindre 10 à 12 m de tirant d'eau. Les profondeurs maximales sont enregistrées dans le canal selon les périodes de marée et au terminal à conteneurs sur le quai sud (environ 15 m). Or, au port de Douala, le chenal offre une profondeur moyenne de 7 m sans dragage pour des navires n'excédant pas 9 m de tirant d'eau à quai, alors que cette même accessibilité est de 7 à 8 m au port d'Owendo pour un chenal de 12 m de profondeur en moyenne.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2) :*** cette variable qualitative permet de conforter le classement de la précédente variable sur le taux d'envasement portuaire. En matière de capacité d'accueil des navires (tirant d'eau), le port d'Abidjan offre un meilleur tirant d'eau car il est moins exposé à l'envasement comme le prouve la « bathymétrie artificielle » du site, ce qui est le contraire du port de Douala qui, sans les travaux de dragage, limite son accès aux navires dont le tirant d'eau ne doit pas dépasser 9 m. Cette limite d'accès aux navires est sensiblement la même au port d'Owendo (7 à 8 m) mais pour une profondeur de chenal se rapprochant de celle du canal de Vridi.

Photo 17 : Un navire porte-conteneurs au terminal SETV (port d'Abidjan)



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, juin 2010

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (K)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲▲	▲	▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (K) = V1 +V2			

Les deux variables permettent de hiérarchiser le risque d'exposition au phénomène d'envasement et la capacité d'accueil selon les dimensions du tirant d'eau offertes aux navires. La sécurité du site est plus vulnérable au port de Douala, alors qu'elle est moins vulnérable au port d'Abidjan et moyenne au port d'Owendo.

VII.1.2.2. L'état des aides à la navigation (L)

Selon la règle 14 du chapitre V de la convention SOLAS, il est mentionné que *« les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation (…) dans la mesure où, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque »*. Ainsi, le devoir d' «*aider*» la navigation est donc lié à l'appréciation de son utilité en fonction du risque et de la densité de la navigation. Pour apprécier ce devoir de signalisation par rapport au risque dans les trois sites afin de le confronter aux variables de disponibilité et de fiabilité du service vigie et du balisage (fixe et flottant), ainsi que ceux des moyens de détection et de communication y afférent (aides radars-radioélectriques à terre), il faudra préalablement considérer le facteur du taux d'envasement, le volume du trafic et les

activités donnant lieu à la circulation « formelle »[198] et « informelle »[199] des navires et embarcations (commerce, pêche, transport de personnes).

En comparant le volume du trafic maritime sur la base du nombre d'escales, le port d'Abidjan est de loin celui qui enregistre le volume le plus important, soit une moyenne de 1600 escales par an contre 700 au port d'Owendo et 1200 au port de Douala. Bien qu'il soit le moins exposé au phénomène d'envasement, l'insécurité de la navigation est particulièrement élevé à cause du trafic intense des navires qui côtoient sans cesse d'autres activités licites et illicites. En effet, outre les facteurs communs de l'insécurité du plan d'eau dans les ports de la région du golfe de Guinée (trafics et pêche réalisés par de petites embarcations à proximité des quais, intrusion de clandestins dans les navires à quai, brigandage, etc.), le port d'Abidjan présente un profil assez inquiétant. Le greffage de petites embarcations de fortune sur le trafic maritime commercial a engendré une économie parallèle dont les risques ne sont pas négligeables. C'est particulièrement le cas de la vente des produits de la pêche artisanale, des fruits et autres par des piroguiers aux navires commerciaux. Avec les conséquences des crises ivoiriennes, ce phénomène a pris de l'ampleur au point d'inquiéter les autorités portuaires comme en témoigne la note circulaire du 29 juillet 2011 **(Annexe 4)**. De plus, de nombreuses embarcations informelles profitent d'une surveillance laxiste du plan d'eau portuaire pour alimenter le trafic entre les différentes îles du complexe lagunaire et augmentant ainsi les risques de collision avec les navires de commerce et autres embarcations de plus grande taille (**Photo 18** et **19**).

Photo 18 : Une embarcation de fortune pour le trafic lagunaire…



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, mai 2010.

[198] Ce sont les navires et embarcations dont le trafic est officiellement reconnu par les services de l'autorité du port.

[199] Les navires et embarcations dont la navigation est interdite sur le plan d'eau du domaine portuaire.

Ainsi, en tenant compte du volume du trafic et des activités donnant lieu à la circulation maritime (ou lagunaire), le risque d'une insécurité de la navigation est plus élevé au port d'Abidjan. Ces fortes contraintes sur les différentes activités du milieu exigent des efforts appréciables sur la disponibilité et la fiabilité des aides à la navigation. Cependant, sous un autre regard, à l'exemple du taux d'envasement, le rapport sur le risque peut s'inverser en plaçant le port de Douala comme dangereux pour la navigation, l'effectivité des aides à la navigation y étant particulièrement recommandée.

Photo 19 : … et une pirogue traversant le plan d'eau du port d'Abidjan



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, mai 2010.

a) Disponibilité et fiabilité du service vigie et du balisage fixe et flottant (1) : il s'agit particulièrement de porter un regard critique sur l'état du parc des phares, balises, bouées et des feux servant à la sécurité de la navigation dans les approches portuaires et sur le plan d'eau. Pour ce faire, nous analysons d'abord l'existence et la fiabilité d'un service dédié à la surveillance du trafic dans les approches portuaires (balisage, moyens de détection et de communication), puis, le pourcentage de non-conformité du balisage d'après les caractéristiques relevées lors de nos observations et de la lecture de certains rapports[200].

Pour répondre aux exigences internationales sur la sécurité de la navigation en matière d'aides à la navigation, les autorités portuaires doivent disposer d'un service pour la gestion et le maintien des équipements. Selon les différentes missions de la capitainerie d'un port, le rôle de surveillance du trafic est le plus souvent attribué à la vigie. Par différents moyens, ce service surveille et aide à coordonner le trafic sur les plans d'eau et les chenaux. Dotée d'une tour de contrôle, la vigie doit avoir un emplacement stratégique pour permettre une meilleure visibilité de l'ensemble (ou une grande partie) du plan d'eau et du chenal. La vigie est donc un centre à terre qui gère les communications et la surveillance du trafic des navires aux approches portuaires. Pour remplir cette lourde mission, elle doit disposer des moyens de

[200] Nous savons déjà que l'état des aides à la navigation dans les ports de la région n'est pas conforme aux normes internationales de fonctionnement (voir chapitre I). C'est pourquoi nous cherchons le degré de non-conformité qui nous permettra de hiérarchiser le risque d'insécurité de la navigation par l'état du balisage dans les trois sites.

détection et de communication fiables pour faire respecter la signalisation et veiller à la sécurité du trafic.

Il est très difficile d'obtenir des informations sur l'état réel du balisage fixe et flottant dans les ports du golfe de Guinée, et cela encore plus à cause de l'image que peut projeter la sécurité de la navigation. Cependant, nous avons relevé quelques caractéristiques qui permettent d'apprécier la disponibilité et la fiabilité du service vigie et du balisage dans les trois ports (**Tableau 21**).

Tableau 21 : Caractéristiques de la vigie et des équipements du balisage portuaire

site portuaire	service vigie	fonctionnement du service vigie	caractéristiques du balisage portuaire (disponibilité théorique)	non conformité du balisage (%)	justification du degré de non-conformité du balisage
Abidjan	oui	**opérationnel** = capacité de surveillance et communication du trafic assurée	5 bouées, 2 types de feux le long du canal (vert, rouge), quelques lampadaires de berge.	**30**	opérationnalité par intermittence des feux le long du canal et d'une partie des bouées (3 bouées sur 5 fonctionnent), pannes récurrentes d'électricité pour l'alimentation des feux du canal et lampadaires de berge.
Douala	oui	**opérationnalité très réduite** = surveillance inexistante, communication très aléatoire	38 bouées, 2 balises radios équipées de réflecteurs radar, 1 baliseur (le Nyong).	**70**	13 bouées sur 39 sont allumées, disparition des balises, baliseur Nyong est en réparation.
Owendo	oui	**opérationnalité très réduite** = absence d'une tour de contrôle, capacité de surveillance et communication très réduite	2 balises, 19 bouées, 1 phare, 1 feu[201].	**50**	12 bouées sur 19 sont allumées et fonctionnent, le reste de l'équipement est en très mauvais état ou a disparu

Source : enquête de terrain, 2011.

[201] Pour le nombre total de bouées, nous avons compilé les données issues du programme gouvernemental de réhabilitation des aides à la navigation maritime en 2006, et sur les observations faites en 2002 par L.G. INDJELE ADOUBOUA, 2006, *Les aides à la navigation maritime au Gabon*, Mémoire de DESS, Activités littorales et maritimes, Université Omar Bongo de Libreville, 125 p .

Au regard des caractéristiques de ce tableau, il semble évident de reconnaître que malgré le volume du trafic et le risque particulièrement élevé d'une collision entre les navires commerciaux et les petites embarcations, l'insécurité de la navigation est moins grande dans le port d'Abidjan. En effet, il existe un service de la vigie qui est opérationnel et un balisage moyennement fiable comme le confirme le pourcentage de non-conformité que nous avons attribué à la zone (30%). De plus, pour répondre à la problématique de la cohabitation entre l'intensité du trafic « formel » et les autres activités dans la lagune (pêche, transport de personnes, etc.), il existe depuis 2010 un projet très avancé concernant le Dispositif de Séparation du Trafic (DST). Ce projet a donc pour but de tenir compte de l'évolution et des modèles de trafic et les dangers possibles. Malgré quelques difficultés particulièrement liées aux coupures intempestives d'électricité servant à alimenter les équipements du balisage, la détection et la communication du trafic, les services de la tour de contrôle sont opérationnels. Une réalité que nous avons personnellement vérifiée. Ce qui n'est pas le cas au port de Douala où un tel service est à l'agonie avec des moyens de surveillance et de communication presqu'inexistants. Le pourcentage de non-conformité des équipements du balisage (70%) atteste d'une situation inquiétante avec 13 bouées sur 39 qui sont allumées malgré leur état de délabrement très avancé.

La situation est quelque peu similaire au port d'Owendo car la capitainerie ne dispose même pas d'une tour de contrôle répondant aux exigences d'une surveillance du trafic en hauteur. Les missions de la vigie sont assurées par des moyens matériels très réduits (jumelles, radiocommunication VHF, etc.). L'état du balisage en 2002 laissait présager des eaux particulièrement dangereuses à la navigation, car sur un parc composé de 2 balises, 7 bouées, 1 balise, 1 phare et 1 feu, 5 bouées avaient disparu tandis que le reste des équipements avait dérivé ou était en très mauvais état (INDJELE ADOUBOUA, 2006). En 2006, grâce à un programme gouvernemental de réhabilitation et de proposition des aides à la navigation dans les eaux maritimes et fluviales gabonaises, quelques progrès ont été enregistrés. Entre 2006 et 2007, le programme a entraîné la pose de 12 bouées dans les eaux du port d'Owendo dont 7 pour le chenal d'accès et 5 sur la rade où se déroule le trafic des navires grumiers[202]. Ce programme prévoyait également l'aménagement dans la zone portuaire d'un espace pour le stockage[203], le montage et le maintien du matériel de signalisation maritime et la création d'un véritable service pour le balisage. Malheureusement, sur ce dernier volet, ces initiatives n'ont pas encore vu le jour. Ce qui nous pousse à attribuer une valeur de non-conformité située à 50%.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : malgré la réputation d'une navigation dangereuse dans les approches portuaires du golfe de Guinée, les eaux du port d'Abidjan sont les moins exposées à l'insécurité du balisage comparativement à celles du port d'Owendo et de Douala. Sous le regard de la disponibilité et de la fiabilité du service vigie et du balisage, le port de Douala est de loin le plus insécurisé. Par contre, les efforts au port d'Owendo sont à nuancer. La réhabilitation et la proposition des équipements de balisage enregistrent des progrès significatifs ces dernières années, ce qui n'est pas vraiment le cas du service de la vigie.

[202] Les informations proviennent du site : http://littoral-gabon.e-monsite.com/blog/campagne-du-balisage-maritime-et-fluvial.html (2/03/2012).
[203] En 2014, les travaux au port d'Owendo ont effectivement contribué à la création d'un parc à conteneurs et à l'aménagement des espaces à terre.

b) Disponibilité et fiabilité des moyens de détection et communication (2) : l'évaluation de cette variable se résume à l'état des moyens de détection tels que le radar ou les caméras et ceux pour la communication dont les plus courants dans les ports africains sont la radiocommunication à *Très Haute Fréquence* (ou VHF en anglais : *very hight frequency*) et d'autres équipements classiques (fax/imprimante, téléphone, télex, internet et/ou intranet (inter-intranet), etc.). Pour un centre à terre, l'utilité de ces différents moyens pour la surveillance du trafic et la sécurité de la navigation n'est plus à démontrer. Mais il faut d'abord présenter brièvement les caractéristiques et les fonctions de ces moyens.

Pour la surveillance du trafic maritime, le radar permet de détecter et poursuivre avec précision par les échos des cibles en mouvement ou immobiles dans les zones de couverture, même dans des circonstances météorologiques peu favorables. C'est également le cas des caméras de surveillance qui dans leur détection doivent permettre d'identifier le type, le nom des navires d'une certaine catégorie selon les ambitions de couverture et de visibilité. Les moyens de communication tels que la diffusion par VHF doivent aussi couvrir des surfaces appréciables pour permettre des communications de veille et de sécurité bien au-delà de la périphérie immédiate que procurent les ondes ultra-courtes qui caractérisent la puissance de fréquence (30 MHz à 300 MHz pour une longueur d'onde de 10 m à 1 m)[204]. Dans le cadre d'un centre à terre pour la surveillance et la sécurité du trafic maritime, la vigie et d'autres services de la capitainerie ont le devoir d'assurer la communication interne et externe avec les navires aux approches portuaires et ceux mouillant à l'intérieur du plan d'eau. Cette fonction se doit d'être assurée par différents moyens classiques. De façon générale, la disponibilité et la fiabilité des moyens courants réservés à la détection et à la communication dans les ports régionaux sont dressés dans le **tableau 22**.

Tableau 22 : État du dispositif de détection et de communication pour la surveillance et la sécurité du trafic portuaire (centre à terre)

	Détection				Communication											
	radar		caméra		téléphone		fax/imp.		inter-intranet		télex		radio VHF	
Abidjan	OUI	1	OUI	1	OUI	1	OUI	1	OUI	1	OUI	1	OUI	1
		2		2		2		2		2		2		2
		3		3		3		3		3		3		3
Douala	NON	1	NON	1	OUI	1	-	1	NON	1	NON	1	OUI	1
		2		2		2		2		2		2		2
		3		3		3		3		3		3		3
Owendo	NON	1	NON	1	OUI	1	-	1	NON	1	NON	1	OUI	1
		2		2		2		2		2		2		2
		3		3		3		3		3		3		3

Source : enquête de terrain, 2010

1 : fonctionnement fiable
2 : fonctionnement par intermittence
3 : fonctionne pas
- : pas d'information

[204] MHz = mégahertz.

D'après ce tableau, les moyens de détection et de communication pour la surveillance et la sécurité de la navigation dans le port d'Abidjan semblent être un peu plus renforcés que dans les deux autres ports. La vigie de ce port dispose d'un radar permettant de surveiller et suivre le trafic avec précision. Quant à la tour de contrôle qui abrite cet service, on y trouve un poste opérateur bi-écran équipé de deux moniteurs de 20 pouces et d'une paire de haut parleur, un radiogoniomètre, des projecteurs pour la veille de nuit, des jumelles, un fax/imprimante, une connexion inter-intranet, deux lignes téléphoniques, etc. Ces moyens sont parfaitement opérationnels malgré quelques difficultés dues à des pannes d'électricité souvent récurrentes. On ne peut en dire autant pour les ports d'Owendo et de Douala où les moyens de détection n'existent pas vraiment. La situation est presque similaire pour certains équipements réservés à la communication et à la surveillance (radar, caméra, fax/imprimante, inter-intranet). Les moyens classiques qui existent ne permettent pas de garantir une fiabilité de fonctionnement comme on peut le constater pour les radios VHF dont la fréquence est faible à cause du manque d'antennes relais à terre pouvant amplifier la portée. Lorsqu'il fonctionne, le téléphone reste apparemment l'un des moyens les plus utilisés dans la communication navire-terre.

Pour départager ces deux sites afin de respecter notre objectif de hiérarchisation, nous considérons le rapport pouvant s'établir entre les efforts réalisés pour la fiabilité des aides à la détection et à la communication et le niveau du risque qui tient compte du taux d'envasement et de l'intensité du trafic. Sur cette base, il devient inéluctable de reconnaître que le port de Douala est plus exposé à ces risques, et par conséquent, ces efforts ne sont pas à la hauteur des dangers que présentent la navigation dans son chenal et aux abords des quais.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2) :*** le port d'Abidjan est de loin celui qui fait le plus d'efforts dans le dispositif des moyens de détection et de communication destinés à la surveillance et à la sécurité de la navigation. Comparativement aux deux autres sites, il est donc moins exposé à l'insécurité de la navigation. Ce qui est l'inverse des ports d'Owendo et de Douala, mais avec un avantage comparatif pour le deuxième cité qui s'illustre une fois de plus de manière très accentuée dans l'absence et la défectuosité des moyens destinés à surveiller et suivre le trafic avec précision.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (L)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲▲	▲	▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (L) = V1 +V2			

Le niveau de vulnérabilité sur la sécurité des aides à la navigation est prouvé par deux variables qui portent sur la disponibilité et la fiabilité du balisage (fixe et flottant) et des moyens de coordination, de détection et de communication. Dans ce cadre, le port d'Abidjan est le moins exposé à l'insécurité de la navigation car ses efforts sur les aides à la navigation maritime pour surveiller et suivre le trafic sont appréciables. Quant à ceux d'Owendo et de Douala, la volonté des efforts semble moins manifeste comme en témoigne la disproportion qui existe entre la fiabilité des équipements et les facteurs de risque d'accident et d'envasement. Si quelques efforts sont à noter du côté d'Owendo, à Douala, malgré les

risques liés à la cohabitation entre le trafic « formel » et les petites embarcations, ou encore le phénomène d'envasement récurrent, la situation n'enregistre aucune amélioration comme le démontrent les facteurs analysés dans les tableaux.

Après cette première phase d'évaluation sur les indicateurs de la sécurité des espaces portuaires, il convient d'apprécier ceux de la sûreté.

Section 2 : Évaluation des indicateurs de la sûreté

Pour apprécier le niveau de vulnérabilité des espaces portuaires lié aux facteurs de sûreté, nous avons également retenu quatre indicateurs. Mais, à la différence d'une méthode basée sur des variables propres à chaque indicateur dans le domaine de la sécurité, l'évaluation de ceux de la sûreté reposera sur deux types de variables identiques qui concernent la sûreté côté terre et côté mer. Nous passerons donc en revue les mesures de surveillance, de contrôle et d'identification dédiées à la protection des espaces, des équipements, du navire, des marchandises et des personnes dans le domaine portuaire. Après une analyse des éléments qui constituent les variables côté terre et mer dans le premier indicateur (la sûreté du domaine portuaire), le dispositif côté mer étant plus ou moins uniforme, il ne fera plus l'objet d'une analyse supplémentaire de façon explicite pour le reste des indicateurs. Autrement dit, pour les indicateurs liés à la sûreté des personnes, du navire et des marchandises conteneurisées, l'analyse de la variable 2 (sûreté côté mer) se fera de manière implicite. Cependant, malgré cette nuance sur le type de variables, l'angle et le contenu des facteurs analysés dans chaque variable ne seront pas forcément les mêmes.

VII.2.1- L'accessibilité

Par des mesures techniques du dispositif, nous évaluons la sûreté en matière d'accessibilité du site portuaire en focalisant sur certaines installations plus ou moins sensibles.

VII.2.1.1. La sûreté du domaine portuaire : les accès (M)

Les normes de construction de la clôture et des guérites d'accès ainsi que le personnel de sûreté sont évalués du côté terre, tandis que l'analyse du dispositif des moyens de projection sur le plan d'eau portuaire concerne le côté mer.

a) Sûreté côté terre : fiabilité de la clôture et des guérites d'accès (normes de construction et personnel de sûreté) (1). Selon les recommandations du Code ISPS pour un niveau 1 de sûreté, la construction et la délimitation du domaine portuaire par des clôtures et guérites d'accès doivent se faire sur des normes approuvées, c'est-à-dire d'après la vision nationale qu'on donne au profil du dispositif devant décourager l'approche et l'action de l'individu malveillant. Pour la clôture, il s'agit d'une batterie de mesures décourageantes (hauteur du mur, système de vidéosurveillance, fil barbelés, etc.). Ces mesures concernent aussi le personnel chargé d'assurer cette sûreté, notamment par sa formation et les équipements dont il dispose.

Pour ce qui est des normes d'élévation du niveau de la grande clôture, il faut avouer que c'est l'acte le plus abouti dans la majeure partie des ports du golfe de Guinée et nos trois espaces n'échappent pas à cette logique. Cependant, à y regarder de près, les mesures d'accompagnement ne sont pas les mêmes dans les différents espaces portuaires concernés. En effet, bien que la finition et l'accompagnement de la clôture par des fils barbelés, des guérites, des miradors et/ou un système de vidéosurveillance ne soient pas des mesures dont la technicité de mise en place est uniformément reconnue, un site se distingue quand même par cette plus-value. C'est le cas du port d'Abidjan où l'élévation du niveau de la grande clôture s'accompagne de finitions barbelées (par endroit), de guérites, de miradors et d'un système de vidéosurveillance installé par une société israélienne de sécurité G.S. SEALS Ltd. Dans ce dispositif d'accompagnement, quelques détails ont même été affinés afin de ne laisser aucune possibilité à l'acteur malveillant d'escalader la clôture en se servant de la proximité de poteaux électriques : ils ont été bourrés par du béton. Le dispositif est donc assez impressionnant, surtout dans une logique de comparaison avec les deux autres sites où ce genre de mesure n'était qu'en projet lors de nos missions en 2010[205]. Á la différence du seul port d'Abidjan qui possède des accès modernisés, au port d'Owendo et à Douala, les guérites avec barrière élévatrice n'existent que dans certaines zones (généralement au terminal à conteneur) lorsqu'elles ne sont pas remplacées par une longue corde ou une chaîne faisant office de ligne de contrôle de la circulation des personnes et des véhicules destinés au transport des marchandises.

Bien que cela fasse partie des prérogatives de la capitainerie, le statut des « agents de sûreté » chargés de la surveillance et du contrôle des accès portuaires est variable selon le mode de gestion du site. D'un statut privé ou public, ils régulent les entrées et les sorties, vérifient l'identité de tous les visiteurs (personnes et véhicules) qui accèdent au port et délivrent les autorisations d'entrée selon les formalités établies par l'autorité de gestion désignée. L'étendue de leurs missions ne peut se résumer aux quelques fonctions sus citées, mais notre analyse porte sur la répartition de quelques remarques récurrentes portant particulièrement sur les conséquences du statut des acteurs.

Il s'agit entre autre des observations portées sur la formation au Code ISPS des acteurs de sûreté, leur mode opératoire à travers les équipements individuels d'intervention qu'ils disposent et le degré de confiance accordé à leur image (**Tableau 23**). Si ces remarques peuvent être portées sur l'ensemble des acteurs, certaines d'entre elles sont plus ou moins accentuées selon le statut de l'acteur concerné. Il convient de les connaître et de les confronter avec nos observations sur le terrain.

Pour la surveillance, le contrôle des accès portuaires et des parcelles ou installations concédées, chaque autorité portuaire fonctionne selon ses propres critères, mais deux grands types d'acteurs sont concernés par cette fonction. Il existe d'un côté les acteurs de l'État (acteurs publics) où l'on retrouve principalement la gendarmerie et la police portuaire. Par extension, on peut aussi citer les services des douanes et bien d'autres brigades. Mais ils ne sont pas les seuls, car depuis plus d'une dizaine d'années, les acteurs privés (sociétés de gardiennage) s'affirment également dans ces fonctions. Ces deux types d'acteurs agissent sous le contrôle des directives de la capitainerie et de l'autorité portuaire désignée.

[205] En fin 2011, certaines sources d'information font état de l'apparition du système de vidéosurveillance au port commercial d'Owendo, mais la véracité d'un tel dispositif et son taux de couverture restent à prouver.

Ainsi, dans nos investigations, nous avons constaté un certain nombre de remarques récurrentes portées à l'endroit des acteurs selon leur statut. Il s'avère qu'en matière de formation du personnel au Code ISPS, les deux types d'acteurs sont particulièrement touchés par les insuffisances constatées. Très peu d'agents effectuent cette formation et les stages de recyclage comme le recommande le Code. Il en est de même pour les critères de recrutement et d'affectation de ces derniers qui n'obéissent à aucune logique sécuritaire. Pour le mode opératoire, l'insuffisance qualitative et quantitative des équipements individuels d'intervention est plus flagrante au niveau des acteurs publics. En effet, ces derniers disposent en de rares moments d'une arme individuelle sans aucun moyen de communication. Les effectifs sont très insuffisants pour permettre une meilleure rotation et la maintenance d'un niveau de vigilance sur les portiques et autres accès. Quant au degré de confiance, il est dégradé par l'image des acteurs privés, ternie par leur forte implication ou complicité dans les cas de vols et d'agressions constatés dans les domaines portuaires.

Tableau 23 : Les défaillances portées sur le statut des acteurs de la sûreté

		Remarques récurrentes	Statut d'acteur le plus affecté	
			Acteur privé	Acteur public
Formation des agents au code ISPS		non qualification des agents de sûreté et absence de formation au code ISPS	**X**	**X**
Mode opératoire	**équipements individuels d'intervention**	insuffisance qualitative et quantitative des équipements individuelle d'intervention (arme, menotte, talkie-walkie, matraque, lacrymogène, chien, etc.)		**X**
	effectif et rotation	insuffisance des effectifs pour maintenir une meilleure rotation et une veille permanente des PC.		**X**
	degré de confiance	le degré de confiance affecté par l'image du statut des acteurs face au problème d'implication (complicité) dans les cas de vol et d'agression constatés.	**X**	

		Statut et zone d'intervention des agents de sûreté		
Site portuaire	**Statut**	**Acteurs**	**Zone d'intervention**	
			Accès portuaires	**Parcelles concédées**
Abidjan	**privé**[206]	G4S, Loss control, Risk, …	**acteurs publics**	acteurs privés
	public	unité ISPS, …		
Douala	**privé**	G4S, …	**acteurs publics et privés**	acteurs privés
	public	Police et gendarmerie portuaires, douanes, …		
Owendo	**privé**	SGS, 2PS,…	**acteurs privés**	acteurs privés
	public	Police et gendarmerie portuaires, douanes, …		

Source : enquête de terrain, 2010.

[206] Les acteurs privés sont surtout des sociétés de gardiennage dont le rôle traditionnel se limite uniquement à la surveillance des accès. Très peu, comme G4S intègre une dimension globale de la surveillance et de protection avec des équipements modernisés (gestion d'un système vidéosurveillance ou d'une identification par badge électronique, etc.).

Il est vrai que ces remarques ne sont pas des vérités toutes faites et applicables dans tous les ports africains, mais elles corroborent nos observations dans les espaces visités. En effet, tenant compte du type d'acteur et de sa zone d'intervention, nous constatons qu'en matière de surveillance et de contrôle des accès portuaires, le port d'Abidjan utilise uniquement des acteurs publics, tandis que dans les ports de Douala et d'Owendo on a parfois un mélange d'acteurs publics et privés. Pour le cas du port d'Owendo, cette surveillance a une très forte coloration privée. Lors de nos passages, tous les acteurs nous ont rassuré sur leur formation au code ISPS, mais nous doutions fortement de la véracité de ces affirmations dans le secteur privé et nos enquêtes allaient le confirmer. Par nos observations poussées et avec questionnement gênant, quelques responsables de sociétés privées avoueront que lorsqu'il y a une formation, elle ne concerne que les cadres et ces derniers ne trouvent pas l'intérêt de relayer aux « troupes » ces informations pratiques. Car, pour des raisons de stratégie sécuritaire, les agents obéissent en permanence à un système rotatif des postes et des sites. Un argument fallacieux d'autant plus que le savoir-faire est un acquis transposable et réadaptable dans différents sites. La formation est plus présente chez les cadres (publics et privés) et quelques agents publics, et le port d'Abidjan fait figure emblématique de la formation de ses cadres et agents publics au code ISPS chaque année (unité ISPS, agents de la DGAMP).

Concernant les effectifs et les équipements individuels, nous constatons que le port d'Abidjan est particulièrement affecté par le statut de ses acteurs. Nous avons fait remarquer aux autorités portuaires dans notre rapport de fin de stage qu'il existait une vulnérabilité due à la fluctuation du niveau de vigilance constaté aux accès portuaires. De par l'insuffisance des effectifs qui entrainait de longues heures de travail, il y avait des phases de vulnérabilité d'accès à cause de la baisse de vigilance des acteurs (entre 9h-14h et après 16h). Cette observation est moins flagrante au port d'Owendo et de Douala où l'affluence des usagers aux portiques reste pourtant aussi importante presqu'à toute heure de la journée. Par contre, de nombreux rapports du comité FAL en 2011[207] tirent la sonnette d'alarme sur la forte implication et la complicité des acteurs de sûreté au port de Douala dans les cas récurrents de vol et d'agression constatés, surtout ceux appartenant au secteur privé.

En clair, au moment de nos investigations en matière de sûreté des accès, une très forte corruption est à constater pour les agents du port de Douala, un relâchement de vigilance est à mettre à l'actif des acteurs du port d'Abidjan et une faille monumentale du titre d'accès du visiteur est à relever pour le port d'Owendo où le visiteur et le personnel du port ont les mêmes droits d'accès à des espaces stratégiques tels que le navire, terre-plein et le quai.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1) :*** en combinant les normes de constructions des clôtures, de surveillance et de contrôle des accès portuaires,

[207] Voir le Décret N°97/715/PM du 29 décembre 1997 portant création du Comité national de facilitation du trafic maritime international, ci-après désigné « comité FAL ». Dans l'article 2 du décret, le comité a pour mission d'assurer le suivi et la coordination de la mise en œuvre des mesures destinées à faciliter et accélérer le trafic maritime international.

le risque d'intrusion ou d'action malveillante est plus probable dans les ports d'Owendo et de Douala. Malgré une défaillance sécuritaire significative à noter pour le titre d'accès au port d'Owendo, le profil des mesures de sûreté est légèrement au-dessus de celui du port de Douala où la corruption des agents de sûreté reste un véritable fléau. Aussi, malgré la question du relâchement de vigilance des agents de sûreté, les accès (côté terre) du port d'Abidjan sont de loin les plus sécurisés des trois sites.

b) Sûreté côté mer : dispositif nautique de surveillance et de contrôle des approches (2). Nous focalisons l'analyse de cette variable en essayant d'établir une relation entre la disponibilité de ces moyens et le niveau de probabilité de survenance d'une menace. En d'autres termes, l'idée d'une relation proportionnelle pouvant s'établir entre les moyens disponibles et les risques de survenance des menaces.

De prime abord, nous savons que contrairement au domaine terrestre, la sûreté du plan d'eau et de ses approches par des moyens de projection depuis la terre est exclusivement à la charge de l'autorité désignée à travers les missions de la capitainerie. Ces acteurs publics ont le devoir d'assurer le contrôle et la surveillance de cet espace par différents moyens de navigation ou à terre (effectifs, matériels et opérations d'intervention). Outre les difficultés communes liées à la sûreté des plans d'eau portuaire dans la région, le port d'Abidjan présente un profil de vulnérabilité bien plus important que celui du port de Douala et d'Owendo. Cela, à cause du phénomène inquiétant de la vente des produits de pêche artisanale et autres par des piroguiers aux navires commerciaux et la navigation « informelle » de nombreuses embarcations qui alimentent les différents rivages des lagunes. De même, il est important de noter que le dispositif de vidéosurveillance au port d'Abidjan permet de surveiller convenablement le plan d'eau portuaire de par une visibilité nette et lointaine de la cible avec une possibilité de lire le nom et le numéro d'immatriculation du navire. Pour surveiller ces immenses espaces (plan d'eau), le **tableau 24** ci-dessous présente les moyens de projection dont disposent théoriquement les capitaineries des différents sites.

D'après les informations détenues sur la base de nos observations, les acteurs et les moyens destinés à la sûreté du plan d'eau portuaire à Douala et à Owendo obéissent à un schéma classique d'une capacité d'intervention supposée des forces de police et de gendarmerie portuaires. Ces deux principaux acteurs, lorsqu'ils ont les moyens d'intervention, gèrent aussi la sûreté côté mer dans les approches portuaires avec des moyens nautiques. Cependant, les faits réels observés démontrent une toute autre réalité : très peu ont ces moyens d'intervention, mieux encore, ils n'existaient presque pas. Dans de nombreux cas, la sûreté du plan d'eau portuaire repose sur un système d'acteurs qui entretiennent des relations par défaut et par manque de moyens d'intervention. C'est surtout le cas des ports de Douala et d'Owendo où l'état de la sûreté du plan d'eau dépend des acteurs dont les missions ne sont pas directement liées à celles de la capitainerie ou de l'autorité désignée.

Au port de Douala, la sûreté du plan d'eau repose essentiellement sur les interventions épisodiques du Bataillon d'Intervention Rapide (BIR) et aussi des opérations coup de poing des forces de surface de la marine nationale. Á Owendo, les forces de police et de gendarmerie portuaires tentent tant bien que mal d'assurer les interventions avec un parc navigable complètement défaillant. La brigade nautique et la marine nationale apportent souvent leur aide, mais pour des missions très sporadiques. Dans les deux ports, aucune unité de la capitainerie n'a véritablement des moyens permanents de projection pour la surveillance et le contrôle du plan d'eau portuaire. Ce qui n'est pas le cas du port d'Abidjan.

Tableau 24 : Présentation des moyens pour la sûreté du plan d'eau portuaire

Site portuaire	Dimension du plan d'eau portuaire	Disponibilité « théorique » des moyens de surveillance et d'intervention sur le plan d'eau
Abidjan	200 ha	1 système moderne de vidéosurveillance, 6 vedettes de surveillance appartenant aux Forces d'Intervention d'Ensemble (FASCINAGE) composées des acteurs portuaires de la police, gendarmerie, brigade, douane, 1 unité ISPS avec des moyens navigables[208].
Douala		1 unité d'intervention de la capitainerie composée de la police et gendarmerie portuaires, des services de la police des aires et des frontières (PAF), 1 brigade maritime, département sûreté de la DGAMVN. Deux grands acteurs qui semblent avoir les seuls moyens navigables : 1 Bataillon d'Intervention Rapide (BIR) et des forces de surface de la Marine nationale. Le mode opératoire repose sur une forte fréquence des opérations coup de poing.
Owendo	40 ha	3 équipes constituées de 21 personnes chacune qui se relaient chaque jour après 10h de service, des services PAF, police et gendarmerie portuaire qui disposent d'une vedette dont l'immobilisation permanente se justifie par le manque de carburant. L'essentiel des interventions sur le plan d'eau est assuré par la brigade nautique nationale basée à Libreville à proximité du port môle et par quelques missions de service public des unités de la Marine nationale.

Source : enquête de terrain, 2010.

En effet, il existe un dispositif permanent de surveillance du plan d'eau portuaire assuré par un système moderne de vidéosurveillance. De plus, la capitainerie et les services de la DGAMP disposent d'une unité d'intervention chargée de faire appliquer à terre et en mer les mesures du Code ISPS. Aidée par la vidéosurveillance, cette unité est dotée de moyens de navigation regroupant quelques vedettes pilotes dont nous avons pu vérifier l'opérationnalité. Les moyens de projection de cette unité ISPS (vidéosurveillance, vedettes, personnel) peuvent permettre à la capitainerie de gérer momentanément de façon autonome la sûreté des 200 hectares du plan d'eau avant de faire appel à d'autres acteurs publics comme la marine nationale, les services nautiques de la police nationale et autres en cas de menace avérée.

[208] Le 27 janvier 2011, le port venait d'acquérir une dotation de matériels navals pour renforcer les capacités opérationnelles de la brigade maritime et lagunaire du Groupe de Sécurité Portuaire (GSP). Il s'agissait des embarcations modernes telles qu'une vedette de puissance 600 chevaux pouvant rallier en 45 minutes la frontière maritime avec le Ghana (autonomie : 50 heures, vitesse de 25 nœuds, soit 55 km/h), un hors-bord de 300 chevaux (40 nœuds, soit 80 km/h) et un zodiac de 150 chevaux (35 nœuds, soit 70 km/h).
Source : http://www.paa-ci.org/actualites/42-don-de-materiel-naval-a-la-gendarmerie-du-port-autonome-dabidjan. (7/02/2011).

Au regard de ces facteurs, nous pouvons noter que le dispositif de surveillance et de contrôle du plan d'eau au port d'Abidjan est loin d'être parfait mais il répond quand même au niveau de menace élevé qui lui ait accordé. Son système moderne de vidéosurveillance capable de surveiller le plan d'eau et les moyens de navigation de son unité ISPS font la différence avec les autres sites. La fréquence élevée des actes de brigandage dans le domaine portuaire, les tentatives peu déjouées des intrusions de clandestins à bord de navires à quai et d'autres trafics sont des menaces qui visiblement dépassent la compétence des services de police et de gendarmerie de la capitainerie du port de Douala et justifient l'intervention d'autres forces publiques dans un dispositif sécuritaire plus élargi mais non permanent. La situation est identique au port d'Owendo, sauf qu'elle ne s'adosse pas sur un risque de menace aussi important que celui du port de Douala. Au final, en tenant compte du niveau de menace et des mesures sécuritaires, le dispositif de surveillance et de contrôle du plan d'eau le plus vulnérable est celui du port de Douala. Car, malgré les difficultés communes à tous les espaces portuaires et quelques dotations ministérielles des moyens nautiques dont le fonctionnement reste tributaire de l'épineuse question du manque de carburant[209], le problème de l'incapacité réelle demeure. Ces quelques efforts ne permettent pas vraiment de répondre au risque de menace sans cesse grandissant dans les eaux maritimes camerounaises, et plus particulièrement, dans celles du domaine portuaire.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (2)*** : tenant compte du niveau du risque de menace et des mesures de sûreté pour le plan d'eau, le port de Douala présente le profil le plus disproportionné, c'est-à-dire que ses moyens ne correspondent pas aux menaces existantes et à la probabilité de survenance de ces dernières. Le port d'Abidjan serait le moins affecté par ce risque parce que ses moyens répondent à son niveau de menace élevé. La situation à Owendo est similaire à celle de Douala à la seule différence d'un risque de menace moins important.

  L'évaluation de cette variable est valable pour le reste des indicateurs, c'est pourquoi nous n'y reviendrons plus de façon explicite dans le cadre de la variable 2 pour le reste des indicateurs.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (M)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲▲	▲	▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (M) = V1 +V2			

Après analyse des variables concernant la fiabilité du dispositif de contrôle et de surveillance des accès coté mer et terre, nous constatons que le niveau de vulnérabilité est plus élevé au port de Douala. Le port d'Owendo reste dans une situation intermédiaire tandis que celui d'Abidjan présente le profil de vulnérabilité le plus faible à cause des moyens de sûreté mis en place dans le secteur évalué.

[209]Au port de Douala par exemple, le département sûreté de la Direction Générale des Affaires Maritimes et des Voies Navigables du Cameroun (DGAMVN) a été renforcé en 2011 par une dotation ministérielle composée de quelques moyens navigables pour relever la capacité d'intervention des agents (pirogues à moteur hors-bord et des gilets de sauvetage).

VII.2.1.2. La sûreté des personnes (N)

La variable porte sur les mesures d'identification et de contrôle des personnes aux accès et dans l'enceinte du domaine portuaire.

a) Sûreté côté terre : mesures d'identification et de contrôle des personnes aux accès et dans l'enceinte du domaine portuaire (1). Il s'agit d'apprécier la politique d'accès et de circulation des usagers occasionnels et du personnel portuaire qui se rendent en zone sous douane. Et, sans vouloir s'étendre longuement sur l'ensemble de ces dispositifs, nous les présenterons brièvement dans chaque site en relevant uniquement les manquements constatés lors de nos visites.

D'une manière générale, un titre d'accès est exigé pour franchir les guérites d'accès portuaire, mais en plus de cela, il faut également justifier du motif de sa visite (pour les usagers occasionnels). Ces mesures sont valables aussi bien pour les piétons que pour une personne à bord d'un véhicule affecté ou non au transport de marchandises. Les individus qui souhaitent entrer en zone clôturée doivent en principe posséder un titre d'accès qui correspond à leur catégorie. Qu'importe la forme du titre (reçu laissez-passer, macaron, badge, carte professionnelle, autocollant, etc.), il doit comporter un certain nombre d'informations capitales sur la personne qui le porte ou du véhicule sur lequel il est apposé. Sans en faire une liste exhaustive, les informations qu'on peut retrouver sur le document concernent la durée de validité du titre, la catégorie ou la fonction de celui qui le porte, une photo si possible, une précision sur les zones d'accès concernées par l'autorisation de circulation (terre-plein, navire, quai), etc. Selon les directives de la capitainerie et de l'autorité désignée, la politique de gestion des titres d'accès répond aux besoins de classification socioprofessionnelle, sécuritaires et économiques du domaine portuaire car l'obtention de certains laissez-passer (journaliers, hebdomadaires et mensuels) est conditionnée par un moyen de paiement dont les recettes générées sont souvent non négligeables. Sur ce dernier point, il est à signaler que nous pensons que cette pratique fragilise considérablement l'état de la sûreté qui doit prévaloir à l'intérieur de la grande clôture à cause de la présence permanente d'un nombre impressionnant de personnes non contrôlées et non identifiables qui ne possèdent aucun justificatif légal.

Malgré les difficultés communes liées aux aspects de la corruption du personnel de sûreté, aux normes de construction de la clôture et des guérites d'accès, au sous-équipement selon le type d'acteur ou à la formation au code ISPS et au système de péage du droit d'accès pour les usagers occasionnels, le port d'Abidjan présente un dispositif de contrôle et de surveillance des personnes moins défaillant que celui du port de Douala et d'Owendo. Lors de nos visites de terrain pendant le stage, nous avons effectivement constaté que les possibilités d'intrusion d'un individu non contrôlé n'étaient certes pas nulles mais moins flagrantes qu'au port de Douala par exemple où nous avons évalué le même dispositif. Le Centre Identification Sécurité (CIS) à la capitainerie du port d'Abidjan s'occupe de penser toute la politique d'accès portuaire en mettant à la disposition des personnes et des marchandises de nombreux titres d'accès dont les prix varient selon les catégories, sauf la carte professionnelle des agents portuaires. Certes moins organisé, ce système existe aussi dans les autres ports que nous avons visités. En réalité, la différence fondamentale du port d'Abidjan en matière d'identification et de contrôle des personnes réside dans la plus-value du dispositif de son unité ISPS et du système de vidéosurveillance qui permettent de surveiller en temps réel les différents mouvements de personnes et des marchandises sur les quais nord et sud. Á cela, on peut ajouter le dispositif moderne d'identification par lecteur biométrique dont disposent les

services de la Société d'Exploitation du Terminal de Vridi (SETV). Or, à n'en point douter, on ne peut en dire autant pour le port de Douala et d'Owendo.

Sur le même procédé d'accès, c'est-à-dire posséder un titre d'accès valable et justifier le motif de sa présence depuis les guérites d'accès, l'identification des personnes semble se faire par un contrôle très lâche dans l'ensemble au port de Douala. Au quai sud (zone du « port Gabon »), quelques « méthodes d'attendrissement » des agents de sûreté suffisent pour avoir accès au domaine sous douane. Par contre, au terminal à conteneurs, le contrôle et l'identification semblent effectivement plus rigoureux, mais avec l'achat d'un gilet de haute visibilité au prix de 2000 francs cfa dont le port est obligatoire à l'intérieur du terminal[210] et une justification de présence, l'accès devient possible et l'identification des usagers à l'intérieur se fait au moyen de cette « haute visibilité » que confère le gilet. Malheureusement, il faut avouer que cette condition est très peu respectée par les usagers occasionnels. En d'autres termes, après le franchissement de la guérite, aucun véritable moyen d'identification et de surveillance des mouvements des personnes et des marchandises n'est disponible.

Le constat fait sur le laxisme des procédures de contrôle et d'identification est à peu près identique au port d'Owendo, mais à la différence du port de Douala, le dispositif sécuritaire au port commercial d'Owendo comporte déjà une défaillance monumentale dans le titre d'accès réservé à l'usager occasionnel : le badge d'accès du visiteur donne une liberté de circulation à l'usager dans des espaces qui devraient jouir d'une restriction (**Photo 20**)[211]. Certes, comme dans tous les ports, nous avons constaté que des registres de présence étaient disponibles pour noter quelques coordonnées du visiteur (nom, prénom, numéro de téléphone, motif et contact de la personne à visiter, rétention d'une pièce d'identité, etc.), le défaut du titre d'accès du visiteur doublé de l'absence de moyens de surveillance à l'intérieur du domaine sont à mettre à l'actif du port d'Owendo comme étant des éléments de menaces potentielles liées au risque d'intrusion d'un acteur malveillant.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : les politiques en matière de délivrance des titres d'accès et de contrôle des personnes sont presque identiques dans les trois sites visités. Cependant, le port d'Abidjan se démarque avec l'apport de son système de vidéosurveillance et le lecteur biométrique dont dispose son terminal à conteneurs. De ce fait, le risque de menace lié à l'identification et au contrôle des personnes aux accès et dans l'enceinte portuaire n'est certes pas nul mais moins important qu'au port de Douala, et plus encore qu'au port d'Owendo. Sur la base des mêmes difficultés, le port d'Owendo présente la plus grande menace d'intrusion d'un acteur malveillant. Le dispositif du port de Douala n'est pas en reste, mais la faille semble moins évidente qu'à Owendo.

[210] Il faut signaler que pour cette somme de 2000 franc cfa, le port de se gilet est non seulement obligatoire à l'intérieur du terminal mais qu'il est restitué aux agents de sûreté à la fin de la visite. Vu le nombre impressionnant d'usagers occasionnels par jour qui souhaitent franchir les guérites d'accès, les recettes générées par cette opération doivent être considérables.

[211] Les autorités nous ont rassuré qu'ils allaient corriger dans les plus brefs délais cette faille sécuritaire.

Photo 20 : Les titres d'accès au port d'Owendo



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, mars 2010.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (N)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲	▲	▲▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (N) = V1 +V2			

Le port de Douala est plus vulnérable que le port d'Owendo dans la sûreté côté mer comme le prouve l'analyse précédente sur la variable 2. Par contre, côté terre, nous avons l'inverse, c'est-à-dire que c'est le port d'Owendo qui présente l'état de vulnérabilité le plus important. Dans ce cas de figure où l'égalité est parfaite entre le port de Douala et celui d'Owendo, nous considérons que c'est le port d'Owendo qui présente le profil de vulnérabilité le plus important car les opérations d'identification et de contrôle des personnes sont moins évidentes à faire côté mer à cause des similitudes sur le très faible niveau des moyens de navigation dans les deux ports. C'est donc l'évaluation de la variable 1 qui doit être déterminante pour départager le niveau de vulnérabilité de l'indicateur F dans les deux sites. Ainsi, le niveau de vulnérabilité du port d'Abidjan reste le plus faible des trois sites, alors que celui du port d'Owendo est le plus élevé.

VII.2.2- La sûreté du navire et sa cargaison

La sûreté du navire et de sa cargaison est certainement aussi délicate que la sûreté des personnes dans le domaine portuaire.

VII.2.2.1. La sûreté du navire : sûreté de l'escale (O)

Dès l'annonce de l'arrivée du navire au port jusqu'à son accostage à quai, de nombreux acteurs interviennent pour veiller au bon déroulement de l'escale dans des conditions de sécurité et de sûreté. Ces acteurs peuvent appartenir aussi bien au navire (capitaine et son équipage) qu'à l'autorité portuaire désignée à travers les missions de la

capitainerie. Tenant compte des facteurs traités dans les deux précédentes variables de sûreté côté terre et mer, l'évaluation de cette variable à la sûreté côté terre se résume à comprendre la mise en place de mesures spécifiques de surveillance et de contrôle à l'approche des quais en présence d'un navire. En d'autres termes, il s'agit de voir si le dispositif sécuritaire côté terre, mer et à l'intérieur du navire est modifié pendant l'escale.

a) Sûreté côté terre : dispositif de sûreté à terre et à bord du navire pendant l'escale (1). En matière de modification du dispositif de sûreté à terre, en mer ou à bord du navire, rien n'est fait de façon systématique car c'est l'identification et l'appréciation du risque de manifestation de la menace contre la sûreté qui dictent les mesures à prendre comme le préconise le Code ISPS. Cette situation sur l'état de la menace peut être différemment appréciée d'un espace à un autre. Aussi, l'évaluation d'une telle variable reste très complexe car il n'est pas facile de trouver dans nos sites des facteurs spécifiques allant au-delà de simples généralités par les règles internationales de sûreté du navire en escale. Bien que tout type de navire soit potentiellement la cible d'actes malveillants dans les ports africains, notre analyse se focalise sur le cargo-roulier, un type de navire dont le déroulement de l'escale coïncide souvent avec l'augmentation des cas de vols de marchandises et dans une large mesure avec le risque d'intrusion de clandestins à bord. Ce constat est plus ou moins généralisé dans les ports africains, et particulièrement pour ceux appartenant à notre zone d'étude comme l'ont confirmé nos observations.

Le cargo-roulier est un navire dont le chargement/déchargement se fait par l'arrière à travers une grande passerelle relevable qui prend appui sur le quai (**Photo 21**). Cette passerelle peut être latérale. Le navire transporte une marchandise générale ou diverse dont la manutention est moins exigeante à cause de la passerelle qui permet parfois des opérations « autonomes » de chargement/déchargement[212]. Cette passerelle facilite la montée à bord de personnes indésirables. Lors de nos enquêtes, nous avons constaté qu'il existait deux attitudes à propos de ce genre d'escale sensible : ceux qui préconisent le changement systématique du dispositif sécuritaire lors de la présence du navire à quai, et ceux qui ne souhaitent pas en faire une mesure systématique.

Dans le premier cas, nous avons le port de Douala. En effet, conscient de la recrudescence de la menace par l'augmentation des cas de vol de marchandises provenant des ro-ro (véhicules, pièces d'occasion, etc.), la commission FAL préconise le changement systématique du dispositif sécuritaire pendant les escales des ro-ro. Ce dispositif consisterait à rendre plus rigoureux le contrôle et la surveillance du navire, de ses approches et de sa marchandise. La deuxième attitude est celle des autorités des ports d'Abidjan et d'Owendo où le dispositif sécuritaire reste le même pendant l'escale. Son changement ne peut se justifier que si une situation particulière à terre ou en mer l'exige ou sur la demande justifiée du capitaine du navire pour son escale. Nous pouvons expliquer cette dernière attitude par deux hypothèses. Soit, les autorités estiment avoir des mesures « permanentes » et « suffisantes » pouvant garantir la sûreté du navire et de sa cargaison, soit le niveau de la menace n'exige pas de prendre des mesures supplémentaires pendant l'escale. Dans les deux cas, la logique reste discutable car nous l'avons déjà clairement démontré, nul n'est à l'abri des actes malveillants, même si le « niveau de la menace » reste une notion différemment appréciée. Cette remarque est aussi valable pour le port de Douala où nous pouvons déceler une défaillance dans le dispositif sécuritaire liée à des mesures de sûreté non permanentes. Car, si elles doivent

[212] Cette technique est communément appelée « Roll-on, Roll-off » ou ro-ro.

systématiquement changer pendant les escales, on imagine très mal un port qui n'attendrait que les escales sensibles pour prendre des mesures spécifiques. Autrement dit, par analogie, c'est la logique des mesures permanentes de sûreté qui doit primer lorsque ces dernières sont à la dimension du niveau des menaces.

Photo 21 : Le déchargement d'un ro-ro au port d'Abidjan



Cliché : Daenis OTSA'A NGUEMA, mai 2010.

En somme, lorsque les cargos-rouliers sont à quai et malgré l'évidence d'une recrudescence des cas de vol de marchandises ou liée aux tentatives d'intrusion de clandestins à bord, nous n'avons observé aucun changement du dispositif de sûreté à l'approche du navire ou de sa cargaison. Plus encore, il est même difficile, voire impossible, d'identifier les tâches de l'équipage en matière de surveillance de la coupée ou contrôle des opérations de chargement/déchargement de la cargaison et le personnel portuaire. On constate une véritable confusion entre l'équipage du navire et celles relevant du personnel portuaire travaillant à proximité du navire. Dans l'ensemble, aucune mesure spécifique proprement dite n'est donc mise en place.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1)*** : cette variable renseigne sur le risque de menace qui pèse sur la sûreté du navire en escale mais elle ne permet pas une hiérarchisation facile des trois sites. Sur la base des mesures spécifiques pour la sûreté du navire côté terre ou mer et à bord, aucun élément n'est vraiment déterminant pour départager les sites. Dans ce cas, pour déterminer la hiérarchie du risque de manifestation de la menace qui pèse sur la sûreté du navire en général et des cargo-rouliers en particulier pendant l'escale, nous nous appuyons sur les résultats des indicateurs E et F où l'addition des variables conforte la position du port d'Abidjan comme étant le lieu où le

risque de manifestation de la menace est le moins important à cause de son dispositif de sûreté.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (O)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲▲	▲	▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (O) = V1 +V2			

Pour avoir considéré l'hypothèse d'une modification du dispositif de sûreté pendant l'escale d'un navire en général, et du cargo-roulier en particulier, nous pensons qu'il n'existe aucun dispositif spécifique mis en place pour réduire les cas de vol ou d'intrusion de clandestins à bord. Seules les mesures générales d'identification, de contrôle et de surveillance des accès et des personnes restent valables pour la sûreté du navire en escale. Dans ce cas, comparé aux deux autres sites, le dispositif du port d'Abidjan reste le plus dissuasif pour décourager les acteurs malveillants. Par conséquent, son niveau de vulnérabilité est le plus faible en comparaison avec celui du port de Douala qui est le plus élevé, alors qu'il est à peu près similaire au port d'Owendo mais avec un niveau de menace moins important.

VII.2.2.2. La sûreté de la marchandise conteneurisée[213] *(P)*

L'objectif est d'analyser les moyens qui permettent d'optimiser le contrôle de la marchandise conteneurisée chargée ou déchargée à bord des navires et les mesures de surveillance des aires de stockage dans les installations portuaires, plus précisément dans les terminaux à conteneurs.

a) Sûreté côté terre : contrôle et surveillance de la marchandise conteneurisée dans les terminaux (1). Par des techniques non intrusives (scanner et autres dispositifs particuliers de détection et d'identification du contenu de la « boîte »), intrusives (ouverture et dépotage du conteneur) ou surveillance des aires de stockage, il existe différentes manières de veiller à la sûreté de la marchandise conteneurisée dans un port. Mais avant d'analyser ces mesures à terre, il est important de rappeler brièvement un aspect préventif important concernant la sûreté de la marchandise dans la chaîne du transport maritime : le connaissement.

En général, pour la gestion de l'escale et des flux de marchandises, trois acteurs clés sont en contact permanent : l'agent consignataire, le capitaine du navire et la capitainerie. Pour le premier, son rôle est, entre autres, de garantir la prise en charge du navire et de sa logistique pendant l'escale. Á cet effet, il représente la volonté et les intérêts de l'armateur et

[213] Nous n'évoquerons pas très largement le cas des « marchandises dangereuses » parce que cette catégorie n'est pas particulièrement assujettie aux actes de vol et de pillage dans les ports africains. Cette catégorie de marchandise est principalement régie par le Code maritime international des marchandises dangereuses communément appelé code IMDG (International Maritime Dangerous Goods), le chapitre VII et l'annexe III de la convention SOLAS 73/74 qui portent respectivement sur le transport de marchandises dangereuses et les substances nuisibles transportées en mer. Le code IMDG prévoit 9 catégories principales de marchandises dangereuses dont les conditions d'emballage, d'empotage et de transport sont clairement définies dans le but de réduire de nombreux risques pour leur sécurité, celle des autres marchandises et pour les personnes.

est donc tenu de faire la déclaration du navire, de sa cargaison et de son équipage auprès des autorités publiques compétentes représentées par la capitainerie. La capitainerie informe l'agent consignataire des modalités de l'escale et prend toutes les mesures devant permettre les conditions de sécurisation du navire à son arrivée et pendant son séjour à quai. Quant au capitaine du navire, il doit fournir à l'agent consignataire toutes les informations du navire, de sa cargaison et de son équipage susceptibles d'aider la capitainerie à organiser l'escale dans les meilleures conditions. Autrement dit, une phase capitale de la prévention en matière de sûreté de la marchandise réside dans la véracité d'un certains nombre d'informations transmises au travers des documents qui circulent entre l'armateur, le capitaine, l'agent consignataire et la capitainerie. Pour les marchandises, cette déclaration est faite sur un document appelé le *connaissement*. Cette déclaration est capitale car elle constitue en quelque sorte la « feuille de route » pour la mise en place à terre du dispositif de contrôle et de surveillance de la marchandise, le profil et le contenu du conteneur sont censés être connus des services portuaires.

Il faut déjà admettre que l'emballage et l'empotage sont déjà des mesures fondamentales pour la sécurité et la sûreté des marchandises. L'emballage, le conditionnement et l'empotage des colis dans le conteneur sont des opérations qui incombent au chargeur, car c'est à lui d'appréhender le profil de risque de la marchandise à transporter et la nature de la « boîte » qui correspond à cette dernière, mais également à la durée du voyage pour éviter les dangers et les dommages. En réalité, très souvent lors des opérations de chargement/déchargement du navire, le conteneur est remis scellé. Combinée avec l'état de la « boîte », cette opération est censée être un premier gage des actes de sûreté sur la marchandise. Or, malgré ces mesures, les contentieux relatifs aux vols, pillages et autres dommages de marchandises conteneurisées sont importants dans les ports africains.

En effet, après la mise à quai de la cargaison, c'est à l'autorité portuaire que revient la responsabilité de veiller à la sécurité et à la sûreté de la marchandise jusqu'à la livraison au destinataire. C'est particulièrement pendant cette longue phase transitoire (déchargement-stockage-livraison) que de nombreux cas de vols, pillages et autres dommages sont constatés ainsi que la découverte des objets et produits illicites lors des contrôles par les services publics compétents. Ainsi, pour tenter d'apprécier ces mesures intrusives et non intrusives et l'environnement de la sûreté des espaces réservés au stockage des conteneurs, nous présentons chaque terminal et son dispositif de sûreté pour les marchandises et les personnes.

Situé sur la rive gauche du Wouri, dans un *continuum* d'installations portuaires disposées d'Ouest en Est sur 10 km environ, le terminal à conteneurs du port de Douala dispose d'un front d'accostage de 600 m et d'un terre-plein de 25 ha pavés avec une capacité d'accueil de conteneurs estimée à 1,5 million de tonnes par an dans un entrepôt de 8500 m^2. Le chargement/déchargement du navire est principalement assuré par deux portiques sur rail. La *Douala International Terminal* (DIT) est la société camerounaise chargée de gérer l'espace du terminal qui s'étend des quais 14 à 17 et la superficie totale du terre-plein. Pour le contrôle, l'identification et la surveillance des marchandises à terre, le terminal dispose de quelques atouts dont la présentation n'est pas exhaustive. Il s'agit de deux stations de pesage, un scanner de haute technologie appartenant au service de la douane, des agents du service des affaires maritimes et des voies navigables, des services de l'environnement, de la brigade de sapeurs pompiers ou brigade mixte, etc. La sûreté de la zone de stockage est plus ou moins garantie par des agents publics pour les principaux accès, et des agents privés pour l'intérieur du domaine concédé comme le montre le tableau des « défaillances portées sur le statut des

acteurs de sûreté ». Á notre connaissance, nous n'avons pu relever aucun dispositif spécifique de surveillance des marchandises conteneurisées autre que ce que nous avons décrit précédemment. Aucun dispositif de surveillance permanente. Un espace où il est très difficile d'apprécier l'opérationnalité des moyens de sûreté en dehors de la présence des agents de sûreté au niveau des accès et une circulation très intermittente de ces derniers à l'intérieur de la zone de stockage[214]. Dans ce panel d'absence de mesures de sûreté des marchandises conteneurisées, un fait remarquablement troublant est à noter en matière de stockage des conteneurs, les marchandises dangereuses n'ont pas d'espace de stockage à proprement parler au port de Douala et leur transport vers l'*hinterland* se fait sans grande précaution. C'est du moins ce qu'a dénoncé la société civile camerounaise les 7 et 8 juin 2011 lors d'un séminaire organisé par le Conseil national des chargeurs du Cameroun (Cncc)[215]. Les causes principales évoquées pour justifier cette situation inquiétante est le fait que le port ne dispose pas d'une grande capacité d'accueil pour cette catégorie de marchandises et la non effectivité des conventions internationales concernées par les autorités publiques.

Outre le matériel mobile ou permanent servant à mener ces différentes opérations, les agents peuvent intervenir sur la marchandise à terre ou à bord du navire positionné à quai selon les compétences et attributions respectives.

D'une manière globale, la fonction de ces agents et le mode opératoire sont sensiblement les mêmes dans tous les ports. Ils vérifient l'état de la marchandise (absences ou manquements et détérioration des objets contenus dans le conteneur), s'assurent des normes internationales de chargement/déchargement du navire, d'emballage et d'empotage, de la conformité de la déclaration (le connaissement), du stockage dans les entrepôts, etc. En plus de ces mesures, ceux des douanes, de l'environnement et des services phytosanitaires effectuent des prélèvements et examinent les échantillons de marchandises dont la provenance ou la nature est douteuse.

Le terminal à conteneurs du port d'Abidjan s'inscrit aussi dans une lignée d'installations portuaires à Treichville où se situe la majorité des installations. Constituant l'installation principale du quai sud, la Société d'Exploitation du Terminal de Vridi (SETV) gère un espace d'une superficie de 32 hectares pouvant accueillir 600 000 boîtes l'an pour environ 700 escales par année. L'espace est équipé de 4 portiques de quai, 8 portiques de parc et 2 grues mobiles. Dans le cadre de la mise en œuvre du Code ISPS et pour l'obtention des certifications en management de la qualité (ISO 9001 version 2000), de l'environnement (ISO 14 001 version 2004) et de la sécurité (OHSAS 18 001 version 1999), l'autorité du terminal a réalisé un certain nombre d'actions non négligeables. Il s'agit entre autre de la reconstruction des murs d'enceinte avec une surélévation de 3 m de haut et 40 cm de barbelés sur plus de 1000 m, la construction de plusieurs guérites de contrôle avec la matérialisation d'un projet portant sur la création d'une zone à accès sécurisé (SAS) où le pré contrôle est effectué par les agents du Groupe de Sécurité Portuaire (GSP, groupe au statut public) et une sous-traitance des missions de sécurité et de sûreté des accès et de l'enceinte confiées à un autre groupe, G4S (groupe privé). Ce dernier détient un contrat de priorité sur la vidéosurveillance (37 caméras fixes et 2 caméras rotatives dômes), un personnel formé et une brigade cynophile. Ces mesures sont renforcées un dispositif pour la séparation du trafic des véhicules affectés au transport de marchandises (sortie-entrée distinguée des véhicules légers et lourds), des piétons (personnel, usagers occasionnels), sorties pour évacuation d'urgence, affichage de panneaux

[214] N'ayant effectué aucune visite nocturne sur les sites, l'état de l'éclairage est un facteur que nous ne pouvons évaluer dans un tel contexte.

[215] Voir le lien suivant : www.societecivile-cm.org/index.php?option=com_content&task=view&id=1039.

de consignes de sécurité, dispositif incendie, parc à marchandises dangereuses avec un dispositif moderne, scanner à conteneurs, équipements de sécurité modernes, etc. Á l'échelle des ports de la COA, le dispositif de sûreté du port d'Abidjan est très impressionnant et permet de décourager considérablement l'acteur malveillant sans sous-estimer le génie de « la créativité négative » dont peuvent faire preuve certains. Malheureusement, fort de ces réalisations remarquables sur le site d'Abidjan, la situation n'est pas identique au port d'Owendo.

Le terminal à conteneurs du port d'Owendo s'est longtemps contenté de partager les trois postes à quai du port commercial avec le transport d'autres marchandises non conteneurisées. Un espace émietté entre une zone de stockage de 500 m^2 réservés aux conteneurs dans les 11 776 m^2 de superficie générale consacrée à l'ensemble des marchandises sur une première zone où l'on retrouve d'un côté, l'appontement et sa passerelle qui le relie aux installations sur la terre ferme, et de l'autre, une zone constituée d'un hangar de 2 400 m^2 pour l'entreposage des boîtes sur un espace qui couvre une superficie générale d'environ 95 000 m^2 et qui représente 46% du total de l'espace occupé par le port d'Owendo. Fort de ces difficultés spatiales liées à la capacité d'accueil et aux moyens logistiques, l'espace de stockage que gère la Société des Terminaux à conteneur du Gabon (STCG) dispose depuis 2009 – après deux ans de travaux – d'une expansion de 70 000 m^2 en pavés triefs pour une capacité de 3 500 conteneurs supplémentaires[216]. Ce nouvel espace bénéficie de 6 mâts d'éclairage, d'un réseau de canalisation et d'une voie ferrée construite en partenariat avec la Société d'exploitation du réseau ferroviaire Transgabonais (SETRAG), 176 prises électriques pour les conteneurs frigorifiques. Cette initiative a permis d'augmenter les moyens et les effectifs des agents de sûreté, mais aussi de renforcer les normes de construction de l'enceinte et les mesures de contrôle, d'identification et de surveillance des personnes et des marchandises. C'est effectivement le cas de la construction et de la surélévation des murs d'enceinte (sans finition par des barbelés), contrôle des accès avec barrières levantes et tourniquets, nouvelles tenues des agents publics de sûreté, nouvel acteur privé pour la sûreté des accès et de l'intérieur, plus de rigueur dans les mesures de contrôle et d'identification des personnes, etc. Cependant, l'absence d'un scanner à conteneurs et d'un parc réservé aux marchandises dangereuses sont des manquements notoires. Pour le scanner, le terminal en a probablement possédé dans le passé, mais force est donnée de constater que l'appareil n'était plus opérationnel au moment de nos investigations. Quant à l'absence du parc exclusivement réservé aux marchandises dangereuses, les raisons évoquées sont presque les mêmes que celles énoncées pour le terminal de Douala, c'est-à-dire la recherche d'une évacuation rapide de la marchandise pour tenter de résoudre la difficulté de la capacité d'accueil.

Á la lumière de toutes ces informations sur les trois sites, il apparaît de prime abord difficile de déceler une éventuelle hiérarchie de la manifestation ou du risque de manifestation de la menace en matière de sûreté des marchandises conteneurisées. Mais à y regarder de près, là encore, les différents dispositifs de sûreté des terminaux peuvent laisser entrevoir des possibilités différentielles de survenance de la menace selon les sites (vol, détérioration, intrusion d'objets dangereux ou illicites dans la marchandise conteneurisée). Une telle supposition aurait été bien plus pertinente si nous avions eu des données sur l'évolution du nombre de procès verbaux (PV) concernant les plaintes, les litiges et les découvertes

[216] Les capacités d'accueil des terminaux à conteneurs de Douala et d'Abidjan font aussi l'objet de projets d'expansion.

« illicites » sur la marchandise conteneurisée dans chaque site. Malheureusement, cette information sensible n'a pu nous être délivrée par les différentes autorités portuaires rencontrées. Aussi, nous ne pouvons que nous fier à nos observations sur les différents dispositifs de sûreté des terminaux qui révèlent que le terminal d'Abidjan présente le profil de manifestation du risque de menace lié aux marchandises le moins élevé.

- ✓ ***Conclusion de l'évaluation de la variable (1) :*** le risque d'intrusion de l'acteur malveillant est très sensiblement diminué par le dispositif mis en place au terminal de Vridi même si le facteur lié à la présomption de complicité ou implication directe de l'ensemble du personnel sur de possibles actes indésirables demeure. Comparé au dispositif d'Owendo, celui du terminal de Douala peut paraître moins convaincant à cause du niveau élevé de probabilité de survenance des menaces, mais pour une sûreté strictement liée au contrôle et à l'identification de la marchandise conteneurisée, il fait la différence avec un atout de taille : son scanner de haute technologie. La prise en compte d'un tel paramètre est certainement capitale mais il ne peut à lui seul résumer l'environnement de sûreté d'un terminal car tous les conteneurs ne sont pas systématiquement scannés. Par conséquent, nous dirons que malgré l'existence de ce scanner au terminal à conteneurs de Douala, cet espace présente un risque de manifestation de la menace bien plus important qu'au terminal d'Owendo.

Conclusion : niveau de vulnérabilité de l'indicateur (P)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Variable 1	▲▲▲	▲	▲▲
Variable 2	▲▲▲	▲	▲▲
Indicateur (P) = V1 +V2			

Dans cet indicateur, la variable 2 n'est pas très déterminante car nous avons analysé la sûreté des marchandises uniquement par l'environnement à terre. Cependant, elle mérite de figurer dans le tableau parce qu'en matière d'évaluation du dispositif de sûreté par les accès, la réalité des mesures côté mer que nous avons évoqué précédemment dans l'indicateur E est à considérer. Ainsi, la variable 1 révèle que c'est le terminal à conteneurs de Douala qui présente le niveau de vulnérabilité le plus important. Le terminal de Vridi est donc le moins vulnérable des trois sites, alors que celui d'Owendo occupe une place médiane entre les deux à cause du facteur lié à la probabilité de la survenance d'une menace qui est moins important malgré les mesures de sûreté défaillantes.

Á la suite de toutes ces analyses, aussi bien sur la vulnérabilité des espaces maritimes et portuaires, quelle interprétation peut-on faire sur le comportement de ces indicateurs ?

VII.2.3- Résultats et discussion sur la notion de vulnérabilité des espaces

Les résultats de nos analyses sont regroupés dans le tableau synoptique de comparaison ci-après (**Tableau 25**).

Tableau 25 : Tableau synoptique de comparaison du niveau de vulnérabilité

		Indicateurs	Cameroun	Côte d'Ivoire	Gabon
Espaces maritimes	sécurité	Sécurité nautique (A)	?	?	?
		Conflits d'usage dans le secteur de la pêche (B)			
		Conservation de la biodiversité (C)			
		Pollution pétrolière en mer (D)			
	sûreté	Surveillance et intervention des marines nationales (E)			
		Délimitations des frontières maritimes (F)			
		Criminalité maritime (G)			
		Immigration clandestine (H)			
Espaces portuaires	sécurité	Risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (I)			
		Risque des accidents de navires (J)			
		Sécurité du site portuaire (K)			
		L'état des aides à la navigation (L)			
	sûreté	Sûreté du domaine portuaire : les accès (M)			
		La sûreté des personnes (N)			
		La sûreté du navire : sûreté de l'escale (O)			
		La sûreté des marchandises conteneurisées (P)			

Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, avril 2013.

Le damier du codage couleur de ce tableau illustre les résultats de nos analyses et confirme bien notre hypothèse de l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime. Par l'ANIVES, nous avons pu démontrer que **la sécurisation ne semble pas être appréhendée de la même façon dans les espaces maritimes et portuaires, voire à l'intérieur d'un même État**. Les difficultés liées aux carences des données qui ont limité nos analyses sont elles-mêmes le reflet d'une réalité moins évidente et que de nombreux auteurs maritimistes se refusent à reconnaître : **s'il est vrai que les espaces sont vulnérables différemment, il n'est pas facile de prouver cette évidence**. **La vulnérabilité maritime régionale ne peut être affirmée aisément que si l'on se contente de caractéristiques générales. Or, de cette réalité obstruée, dépendent aussi les formules de coopération et d'intégration régionale pour envisager un nouveau régionalisme maritime sécuritaire**.

Le fait de démontrer qu'un facteur d'insécurité s'illustre différemment dans trois milieux n'est pas une fin en soi. Il s'agit plutôt de **démontrer que cette hétérogénéité spatiale peut conduire à l'émergence d'une nouvelle géographie régionale du transport maritime régionale sur la base du risque d'exposition à la menace et au risque pour les États**. En effet, par l'interprétation du tableau ci-dessus, il est clairement constaté une forme de hiérarchie de la conception et de la manifestation de la vulnérabilité maritime des espaces

maritimes et portuaires. Autrement dit, malgré la reconnaissance d'une certaine régionalisation de ces atteintes sécuritaires, chaque État réagit ou tente de réagir différemment en fonction de ses réalités (configuration de son espace physique, dispositif mise en place ou non, vision stratégique des enjeux, etc.). Pour chaque indicateur évalué dans les trois pays, le niveau de vulnérabilité n'est pas forcément le même, certaines milieux sont plus affectés que d'autres. Ce qui traduit par la même occasion leur manière d'appréhender les aspects de cette vulnérabilité maritime avec la bifurcation des concepts de sécurité et de sûreté sur un espace donnée.

Pour la sécurisation des espaces maritimes, l'espace maritime camerounais semble être le moins vulnérable comme le montre les indicateurs B, D, E et F. Dans l'ensemble, le milieu est moins ou moyennement vulnérable. Ce qui n'est pas le cas de l'espace maritime gabonais et ivoirien. L'espace maritime ivoirien est très vulnérable comparativement à celui du Gabon qui fait bonne figure en matière de conservation de la biodiversité (C) et de criminalité maritime (G). L'espace maritime gabonais souffre énormément des questions liées à l'immigration clandestine (H), conflits d'usage dans le secteur des pêches (B), du risque énorme de pollution pétrolière en mer (D) et de celui lié à un chaud différend maritime toujours non résolu (F). Le constat reste aussi déséquilibré dans le domaine des espaces portuaires. Cette fois, c'est le port d'Abidjan qui bénéficie du niveau de vulnérabilité le plus faible comme le prouve les indicateurs I, K, L, M, N, O et P. Par contre, le port de Douala est très vulnérable comparativement au port d'Owendo où le niveau de vulnérabilité est élevé pour le risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (I) et la sûreté des personnes (N). Si on ne peut qualifier le port d'Owendo d'être particulièrement le moins vulnérable ou le plus vulnérable, il occupe un peu une position intermédiaire qui est traduite par des mesures dont on ne saurait réellement apprécier la portée.

Á ce niveau, un premier constat peut être dressé : **la sécurisation n'est pas appréhendée de la même façon qu'on soit dans un espace maritime ou portuaire**. Autrement dit, il semble que **les espaces maritimes et portuaires ne soient pas appréhendés comme un *continuum* naturel du territoire national d'un État à en croire le regard différentiel des mesures**. Nous constatons effectivement que la notion de vulnérabilité dépend de l'espace d'expression. **Certains États semblent moins vulnérables pour la sécurisation des espaces maritimes, tandis que d'autres le sont dans les espaces portuaires**. C'est ce que révèle le tableau pour l'exemple camerounais et ivoirien. Dans l'ensemble, l'espace maritime camerounais est ou sera probablement (risque de survenance) moins vulnérable que son espace portuaire où le risque de vulnérabilité est élevé. Or, en Côte d'Ivoire, c'est plutôt l'inverse. Ce pays est plus vulnérable par son espace maritime que par son milieu portuaire. On peut sous-tendre certaines conclusions selon lesquelles le Cameroun sécurise mieux son espace maritime que son espace portuaire contrairement, à la Côte d'Ivoire qui sécurise mieux son espace portuaire que son espace maritime. Est-ce des mesures de priorité stratégique ? Même si notre constat comporte quelques limites[217], la seule explication que nous pouvons avancer pour l'instant est celle que nous avons évoquée sur l'absence d'une vision cohérente et harmonisée de la sécurisation du territoire national dans sa considération la plus large portant aussi bien sur l'espace terrestre que maritime. Malgré une position ambiguë, le Gabon semble également moins préoccupé par les questions au-delà de la ligne de base. Par cette réalité hétérogène, c'est aussi la sécurisation des corridors qui peut

[217] L'échelle de comparaison n'est pas la même. Nous avons considéré l'espace maritime dans sa globalité tandis que l'espace portuaire a été réduit à un site portuaire.

se retrouver impactée. L'importance de ces voix de communication qui traduisent l'influence du transport maritime en général et du territoire portuaire en particulier est pourtant une dynamique à intégrer dans les priorités sécuritaires.

En effet, si la dynamique sécuritaire a du mal à appréhender l'espace portuaire et maritime dans un *continuum*, c'est en réalité toute la question de l'influence spatiale du transport maritime qui se pose. Après avoir démontré l'importance sécuritaire des corridors régionaux, on peut se demander si ses réseaux de l'arrière-pays auront une chance d'attirer l'attention des politiques dans la nécessité de considérer la sécurisation du transport maritime par le caractère de ses activités mais aussi de l'influence spatiale. L'influence du transport maritime dans l'*hinterland* dépend non seulement du développement de ces corridors, mais aussi de leur fiabilité. Or, si la question de la vulnérabilité maritime se pose déjà par une logique désarticulée de l'espace maritime et portuaire, il y a de forte chance que cette désarticulation éloigne encore plus la prise en compte des corridors. Et pourtant, la réflexion devrait également intégrer ces réseaux avec une approche combinée des questions sur la sécurité et la sûreté car ils appartiennent au territoire portuaire d'influence. Théoriquement, le risque de vulnérabilité de ces couloirs sera d'autant plus grand s'il est élevé sur les espaces maritimes et portuaires et de leur désarticulation. Il ne faut donc surtout pas négliger *« la capacité de ces réseaux à infléchir les dynamiques territoriales, à provoquer des recompositions, à modifier même l'étendu l'étendue des souverainetés, comme l'illustrent les exemples du transport maritime et du transport aérien ou mieux encore des télécommunications, qui pénètrent les territoires en faisant partiellement fi des frontière »* (JAGLIN et STECK, 2007). Car, Jérôme LOMBARD *et al.* (2014), Jean DEBRIE et Benjamin STECK (2001) ne cessent avec véhémence d'attirer l'attention d'un public averti ou non sur l'intérêt de considérer les interactions entre les recompositions territoriales et les réseaux de transport comme étant un référentiel des nouveaux modes d'organisation et de fonctionnement des sociétés et des territoires modernes en mutation constante. Si l'influence de l'inter-modalité du transport maritime est souvent évoquée à travers la situation des corridors africains, plus particulièrement, ceux de l'Afrique de l'Ouest, ces auteurs ne manquent pas souvent d'illustrer les enjeux que représentent ces couloirs pour l'aménagement territoriale nationale et transnationale, mais aussi de tirer la sonnette d'alarme sur le risque d'enclavement territorial que fait courir leur non ou insuffisance prise en compte dans le processus d'intégration territoriale. Sans cela, le scénario catastrophique serait pour certains ports comme Abidjan de produire des situations d'insularité sécuritaire où l'avant-pays marin et les couloirs offrent une très grande vulnérabilité contrairement à l'espace portuaire très sécurisé.

De résultats obtenus, nous renforçons également l'hypothèse de l'absence d'une synergie des notions de sécurité et de sûreté. **Le concept de sûreté étant plus récent, il a tendance à éclipser celui de la sécurité qui est plus ancien. Or, une synergie des deux concepts est indispensable pour ne pas tomber dans le piège d'une sûreté extrême qui ne fera que nuire à la sécurité**. Partant de ces concepts, on relève également des disparités importantes. Sur la sécurité, l'espace camerounais est très affecté par la sécurité du site nautique (K) et des aides à la navigation (L). Or, le Gabon et la Côte d'Ivoire sont plus concernés par le risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (I) pour le premier, et les accidents de navires (J) pour le second. Du côté de la sûreté, si la Côte d'Ivoire fait figure d'exception par ses mesures remarquables, la réalité du Cameroun est totalement à l'opposé. Le niveau de vulnérabilité est particulièrement élevé pour les questions de sûreté des accès (M), de l'escale du navire (O) et des marchandises conteneurisées (P) pendant que celle des

personnes (N) est sérieusement remise en cause au port d'Owendo avec le dysfonctionnement du badge d'accès. Si nous avons éprouvé quelques difficultés pour stratifier le niveau de vulnérabilité des indicateurs de sécurité dans les trois sites, cela ne fut pas le cas pour ceux de la sûreté, surtout pour les espaces portuaires. Dans ce domaine, l'écart était flagrant entre la matérialisation ou non de ces réalisations, entre les territoires au profil à vulnérabilité faible et ceux à vulnérabilité élevée. C'est effectivement le cas du port d'Abidjan où la comparaison des réalisations en matière de sûreté est sans appel avec les deux autres sites. Cependant, la situation est loin d'être aussi remarquable dans ce port pour les aspects de sécurité comme le prouve le niveau de vulnérabilité élevé de l'indicateur du risque des accidents de navires (J). Nous soulevions déjà ce décalage entre les mesures de sécurité et de sûreté dans notre rapport de fin de stage remis aux autorités portuaires en juin 2010 lorsque nous constations l'insalubrité du plan d'eau lagunaire et des terre-pleins (irrégularité du ramassage des ordures), les dysfonctionnements entre différents départements de sécurité et de sûreté à la capitainerie, les conditions de travail des dockers, etc. Des secteurs qui exigeaient des efforts supplémentaires au même titre que la fulgurante ascension des mesures de sûreté en seulement quelques années d'application du code ISPS. Á **l'échelle de ce port, les résultats du tableau illustrent ce déséquilibre entre une plus grande maîtrise des mesures de sûreté que de ceux de la sécurité**. Mais le piège sur ces deux notions n'est pas seulement que conceptuel, il est aussi spatial et pratique.

En tentant de considérer les espaces maritimes et portuaires dans une approche globale à partir des réalités qui renvoient aux atteintes à la sécurité et la sûreté, **nous avons éprouvé d'énormes difficultés à cerner l'intérêt et l'objectivité d'établir une frontière entre les deux concepts**. C'est à ce niveau que le débat sur la différenciation des deux concepts reposant sur une action volontaire ou non trouve ses limites. Car, si le domaine portuaire semble s'accommoder progressivement de la nuance entre les deux concepts, il n'existe aucune différence avec les réalités qu'ils renvoient au-delà de la ligne de base. Par exemple, en matière de sûreté avec la question de la criminalité maritime, l'acte malveillant peut être commis en mer sur un navire ou dans une installation portuaire. De même qu'une question de pollution qui peut être abordée pour des installations portuaires ou en mer. L'objectif de protection reste donc le même, que l'acte soit volontaire ou non, qu'il soit commis en mer ou dans un port. En d'autres termes, **les actions faisant partie des espaces maritimes et qu'on peut ranger dans le secteur de la sécurité ou celui de la sûreté sont les mêmes que ceux qu'on enregistre dans les espaces portuaires**. S'il est vrai que l'art des questions précises se dégage au bout de quelques années de pratique de ces deux concepts, surtout avec la pratique du Code ISPS (DESCHAMPS, 2008), **l'intérêt et la nécessité sur leur bifurcation depuis les attentats contre les *Twin Towers* en septembre 2001 est loin de convaincre totalement de son utilité**.

Pour terminer, un autre constat de cette analyse est lié à la difficulté de prouver méthodologiquement l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime dans les trois États. Les carences constatées sur la disponibilité des informations nous interpellent sur les capacités réelles des institutions et autres acteurs à pouvoir rendre compte de ce niveau hétérogène de la vulnérabilité régionale des espaces comme d'un fait évident. Certaines informations sont certes difficiles d'accès, mais d'autres n'existent même pas. Dans ce cas, on est en droit de se demander comment des organisations régionales pourraient arriver à harmoniser ou à impulser une politique sécuritaire dans la mesure où cette vision globale ne se nourrit pas de l'information locale et nationale de chaque État. Il y a une certaine

banalisation des réalités locales et nationales concernant la vulnérabilité des espaces qui conduit à des logiques de coopération précipitées.

CONCLUSION DE LA PARTIE III

Cette troisième partie sur l'essai d'analyse de l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime dans trois États (Cameroun, Gabon, Côte d'Ivoire) tente effectivement de spatialiser de façon plus fine le caractère des atteintes à la sécurité et à la sûreté. De par la volonté des États, la configuration physique des milieux et les atouts naturels, l'appréciation de la menace et du risque est différente et l'expression de leur manifestation n'en sera qu'une suite logique basée sur les mêmes faits. Les milieux sont donc disproportionnellement affectés par ces atteintes et cette réalité est bien trop souvent banalisée dans la volonté des regroupements qui anime les États du golfe de Guinée.

Pour prouver cette hétérogénéité spatiale, nous avons utilisé une méthode d'évaluation où le rendu de l'analyse reposait principalement sur un système de notification par le codage couleur pour traduire le niveau de vulnérabilité des espaces à travers des indicateurs choisis : la méthode ANIVES. Au total, seize indicateurs ont été retenus dont huit pour l'espace maritime et huit autres pour l'espace portuaire. Le tableau synoptique qui découle de l'interprétation des résultats dans chaque espace confirme l'hypothèse de départ. Mieux encore, la notion de vulnérabilité des espaces que nous nous sommes réappropriée dans le contexte de cette analyse nous a permis de comprendre que, certes, « ce qui est évident n'a pas d'intérêt », mais qu'il n'est pas forcément évident de le prouver.

En effet, nous avons insisté sur la difficulté réelle de détenir de l'information, de la traiter et de l'évaluer afin de produire un raisonnement utile à la volonté de coopération maritime sécuritaire des États de la région. Le manque de connaissance est souvent englouti dans des approches globalisantes du niveau de vulnérabilité des espaces régionaux. Cependant, nous pouvons également retenir que le caractère hétérogène de la vulnérabilité maritime à travers les concepts de sécurité et de sûreté fait courir au fonctionnement de l'espace un grand risque de désarticulation avec l'absence d'une approche intégrée de la dimension sécuritaire de l'influence du transport maritime et du territoire portuaire entre l'espace maritime, l'espace portuaire et les corridors de communication. L'heure est certes encore trop précoce pour dresser un bilan définitif de la bifurcation de ces concepts de sécurité et de sûreté, mais l'approche spatiale et socio-politique doit garder une logique de synergie conceptuelle et pratique de la vulnérabilité maritime et des mesures pour y faire face.

Il y a donc une certaine nécessité à coopérer, et surtout à repenser ces mécanismes de régionalisation afin de fournir un meilleur cadre conceptuel et pratique pour les État de la région dans leur rapport à la mer. C'est l'objectif que va s'efforcer d'atteindre la quatrième et dernière partie de notre travail.

PARTIE IV

LES RÉFORMES MULTISCALAIRES DE LA SECURISATION MARITIME RÉGIONALE

L'ambition prométhéenne de cette dernière partie est de tenter de proposer un cadre conceptuel, doctrinal et pratique de la relation des États à la mer à travers la question centrale de la sécurisation maritime. Devant la faible déclinaison des logiques de sécurisation, il devient nécessaire de contribuer à une réelle appropriation d'une architecture doctrinale en matière de gestion des enjeux et menaces du milieu marin à travers la nécessité d'une *sea power* contextualisée tournée vers une maritimité des mentalités pour une gestion et planification spatiale des activités maritimes et littorales.

Diagnostiquer et tenter d'apprécier le malaise profond de la vulnérabilité maritime des États à travers le binôme « sécurité-sûreté » ou du concept de sécurisation a été le fil conducteur des précédentes parties. Nul besoin de marteler une fois de plus cette réalité des carences maritimes idéologiques et pratiques prouvées aussi bien au niveau national que régional (et même international). L'heure est à des propositions reposant sur une logique de philosophie d'action et d'idéologies dont l'objectif n'est autre que de contribuer à une conception de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée. Une conception qui sous-tend le besoin de formuler une réflexion menant à l'éclosion et à l'affirmation d'une culture maritime africaine en général, et du golfe de Guinée en particulier.

Ainsi, au regard de nombreux aspects abordés précédemment pour décrire et évaluer cette vulnérabilité, focaliser l'ambition des propositions sur chaque élément serait une investigation longue, interminable et même périlleuse pour notre travail qui doit se nourrir d'affirmations pour une solution finale. Seuls, quelques éléments déterminants focalisent notre raisonnement sur l'éclosion de la pensée maritime africaine, particulièrement dans les pays du golfe de Guinée à travers les chapitres qui vont suivre afin de faire de la sécurisation maritime une attitude culturelle, une manière de penser et d'agir pour les enjeux de la mer, mieux encore, pour « leur » mer régionale. Par conséquent, en joignant au concept de sécurisation maritime le terme de « culture », il faut retenir que nous employons ce dernier dans *« sa dimension matérielle –celle des géographes américains- comme dans sa dimension intellectuelle et spirituelle, où la culture est un système d'attitude, de croyances et de symboles »* (LASSEUR et THIBAULT, 1997).

CHAPITRE VIII

LA NÉCESSITE D'UNE STRATÉGIE NATIONALE DE SÉCURISATION MARITIME : L'IDENTITÉ MARITIME EN QUESTION

L'histoire moderne des peuples et des États dans leur rapport avec la mer n'a jamais été le fruit d'un hasard. De manière consciente ou non, les sociétés ont toujours eu à décider à un moment donné des rapports qu'ils souhaitaient entretenir avec la mer. De ce fait, il semble qu'aucune société ne peut se prévaloir d'une culture maritime innée, mais bien d'une acquisition par processus de formation dans l'espace et dans le temps. Pour autant, si des prédispositions à favoriser cette synergie peuvent exister, la volonté d'appropriation des enjeux maritimes reste un propulseur non négligeable de cette *ruée pensante* des rapports terre-mer et qui prouve que rien n'est inéluctable aujourd'hui dans le cadre balbutiant des maritimités des États côtiers du golfe de Guinée. L'entrée par le questionnement sur la sécurisation maritime offre inévitablement une pierre à l'édification de cette identité maritime culturelle qui fait tant défaut aux États côtiers de l'Afrique.

Tout l'intérêt de ce chapitre est donc de prôner la nécessité d'une stratégie nationale de sécurisation maritime à travers la recherche fondamentale d'une identité maritime culturelle. Ainsi, il est d'abord question de sonder les profondeurs de la maritimité des peuples/États par une description qui aboutira à des leçons à tirer sur une analyse comparative des réalités norvégiennes, chinoises et africaines (**Section 1**). Puis, il sera question d'aborder de façon méthodique et conceptuelle cette identité maritime culturelle à travers une stratégie nationale de sécurisation maritime (**Section 2**).

Section 1 : Les profondeurs des maritimités : une analyse comparative des réalités

Loin d'être un concept dont la définition fait l'unanimité, la maritimité s'entend ici comme un processus ou un état de situation définissant les rapports imagés et réels par des aspects socioculturels, politico-économiques et stratégiques entre les communautés/États côtiers et la mer (PÉRON et RIEUCAU, 1996). Parce qu'il est nouveau et bien plus polymorphe, nous n'entendons pas séparer dans la compréhension de cette notion la réalité prépondérante du caractère de l'économie maritime à laquelle renvoie celui de maritimisation, qui, rappelons-le, est un processus qualifiant la mutation de cette économie comme le prouvent les termes qui renvoient à des phases d'évolution (sous-maritimisation, dé-maritimisation, re-maritimisation). Car, la prétendue exclusivité des facteurs socioculturels auxquels renvoient l'expression de maritimité sont également bien présents dans les profondeurs de la maritimisation des économies. Á cet effet, nous ne nous priverons pas d'intégrer l'anthropologie maritime au cœur de nos analyses.

Effectivement, pour Aliette GEISTDOERFER (2007), *« l'anthropologie maritime est l'étude des spécificités techniques, sociales et culturelles des sociétés exploitant la mer »*. Comme le confirme l'auteur, *« l'anthropologie maritime rend compte de la diversité et de la complexité des pratiques techniques, sociales, économiques, religieuses, symboliques mis en place par eux, membres de sociétés maritimes, de groupes ou de communautés spécialisées qui, depuis plus ou moins longtemps, occupent, exploitent, s'approprient, se distribuent la mer et ses ressources »*. À cet effet, elle exige la prise en compte d'une pluridisciplinarité des

aspects marins (droit, histoire, géographie, sociologie, ethnologie, etc.) et la considération des échelles variées d'analyse.

À travers cette notion de maritimité, nous osons rapidement faire un tour du monde en trois pôles (Norvège, Chine et pays du golfe de Guinée) pour apprécier ces réalités aux goûts variés, parfois riches d'enseignements pour la compréhension et la construction des logiques maritimes modernes, et par lesquelles pourraient éventuellement s'inspirer les pays du golfe de Guinée dans des réflexions nationales à propos de leur rapport à la mer.

VIII.1.1- Des maritimités fortes et en expansion

Lorsqu'on évoque les États ayant cette capacité à maîtriser leurs liens avec la mer de façon dynamique et privilégiée tout en veillant au rayonnement de ce caractère au-delà des frontières nationales, les exemples de la Chine, encore moins de la Norvège, ne viendraient pas, de prime abord, à nos esprits. Pourtant, le constat qui se dégage actuellement est que ces États ont su développer de manière efficace « une maîtrise des mers » dont les origines historiques profondes prédisposaient à une telle réussite. L'analyse de ces atouts et des options ayant conduit à ce niveau de développement mérite une attention particulière.

VIII.1.1.1. La Norvège : une maritimité de compétence et de spécialisation

État de l'Europe du Nord, occupant l'ouest et le nord de la Scandinavie, la Norvège couvre une superficie de 384 822 km^2 (archipel du Svalbard inclus). Cet État allongé est bordé par la mer du Nord au sud-ouest, la mer de Norvège à l'ouest, la mer de Barents au nord-est et il partage ses frontières terrestres à l'est par une longue dyade avec la Suède et quelques kilomètres au nord-est avec la Finlande et la Russie. Avec une interface qui se déploie sur 57 000 km et qui est constitué par 15 000 îles ou presqu'îles - caractéristique de la côte la plus découpée d'Europe - ce pays entretient une complicité avec la mer dont les superlatifs ne manquent pas de caractériser son niveau de développement et les choix stratégiques l'ayant conduit à être considéré aujourd'hui comme un État maritime.

En effet, les secteurs reflétant le potentiel de réussite de cette relation privilégiée avec la mer sont nombreux et variés mais nous en retiendrons certains aspects à travers quelques lignes sur des domaines comme la pêche, le transport maritime, l'offshore et aussi cette capacité qu'a l'État de poser les jalons d'une vision maritime prospective sur les enjeux futures avec la route du Grand Nord.

La Norvège est un grand pays halieutique (le dixième pays au monde par le tonnage débarqué et le troisième par la valeur des exportations) et aquacole. Son industrie des pêches maritimes est très importante car elle emploie près de 30 000 personnes pour une valeur annuelle des exportations des produits de la mer pouvant atteindre 30 milliards de couronnes[218]. Il faut dire qu'avec des eaux maritimes très riches en phytoplancton et zooplancton, des quantités d'espèces de poissons abondent au large des côtes norvégiennes et cette disponibilité en ressources a permis de façonner une industrie de pêche forte dont l'État s'est quelque peu servi pour sa politique d'aménagement dans le but de fixer des populations au nord du pays à un moment donné de son histoire. Les activités liées à la pêche ont été pendant longtemps l'une des plus importantes sources de revenus du pays avant de connaître

[218] Voir le lien internet suivant : http://www.norvege.no/.

un déclin relatif puisqu'elles ne représentent plus que moins de 1% du PIB et 5% des exportations depuis quelques années (GUILLAUME, 2010).

Le pays possède l'une des plus grandes flottes marchandes du monde. C'est le dixième constructeur de navires, et le cinquième au rang des pôles propriétaires de navires au monde. Ce grand spécialiste du transport maritime a su pérenniser au fil du temps et des exigences du monde extérieur le profil de sa flotte. Avec le secteur du transport maritime, l'offshore est le second poumon de l'économie norvégienne car il y contribue à hauteur du quart de son PIB et pour la moitié des exportations.

Depuis presque quarante ans, c'est un important producteur et surtout exportateur d'hydrocarbures offshore (le cinquième pour le pétrole et le troisième pour le gaz). Détenant 0,5% des réserves mondiales sur son territoire en 2007, le pays occupe donc une place importante dans la géopolitique internationale du pétrole comme atteste également son rang de neuvième producteur mondial devant le Nigéria, les Émirats Arabes Unis et le Venezuela (BOUTILLIER, 2011). Sa production cumulée jusqu'à présent est de l'ordre de 4,2 milliards de tep (tonne d'équivalent pétrole) pour des réserves encore estimées à près de 11 milliards de tep. Mais sa vision prospective du domaine maritime n'est pas en reste.

En effet, au regard des enjeux grandissants des routes arctiques dus aux intérêts combinés de la fonte de la banquise rendant la région plus accessible aux activités humaines et le fait de disposer d'un sous-sol marin riche en gaz et en hydrocarbures, la Norvège n'entend pas se laisser distancer dans la course aux stratégies de conquête de cette région. Il est donc logique qu'elle y déploie une série de mesures à travers un plan stratégique depuis 2006 pour l'horizon 2025, reposant sur sept grandes priorités et vingt-deux mesures. Ces priorités concernent bien l'exercice de l'autorité de l'État, l'acquisition de connaissances, la gestion de l'environnement et des ressources naturelles, les activités pétrolières, la préservation des conditions de vie des peuples autochtones, la coopération directe entre les peuples et la coopération avec la Russie qui, elle aussi ne cache pas ses velléités de maîtrise des routes arctiques. Pour la Norvège, cette conquête ouvre certainement la troisième phase de son regard porté sur la mer comme expression de sa puissance stratégique.

Loin de justifier à eux seuls la plénitude de son rayonnement maritime, la Norvège est un pays résolument tourné vers la mer comme en attestent ces quelques piliers de son économie maritime nationale. Mais avec une position marginale en Europe où elle est excentrée géographiquement et n'est pas membre de l'UE, un territoire très allongé dans sa partie nord-est, et l'absence de grands ports (à l'exception du port d'Oslo) qui témoigne également de sa position loin des grands axes de communication et d'échanges commerciaux, comment un tel pays est-il parvenu à « maîtriser la mer » et de là à en tirer l'essentiel même du rayonnement de sa puissance ? Par une sorte de stratégie du faible au fort reposant sur le socle d'une longue tradition maritime des peuples, le pays a su tirer bénéfice de ses compétences maritimes affirmées, une spécialisation dans le transport maritime et de l'offshore. L'analyse des profondeurs historiques d'un tel dynamisme révèle aussi des informations surprenantes sur les origines de la tradition maritime norvégienne.

L'ambition d'un regard tourné vers la mer qui concentre l'essentiel des forces socio-économiques du pays est une orientation qui prend ses racines dans la culture profonde d'un peuple lié à la mer. Descendants directs des Vikings, il coule dans les veines des Norvégiens une réalité immuable sur leur complicité avec le domaine marin. Cette évidente affiliation à des civilisations ancestrales caractérisées par un goût certain du commerce, de l'exploration et parfois du pillage durant près de trois siècles intenses d'expansion (793-1066) est une réalité

générale de l'épopée des peuples nordiques. Historiquement réputés comme étant de grands marins pour leurs excellentes connaissances de la mer et de la navigation, les Vikings ont mené de grandes explorations maritimes partant de Scandinavie pour étendre leur influence dans l'Europe médiévale ainsi qu'à la découverte de nouvelles terres vers l'Amérique avec leurs fameux *drakkars* (bateau viking). Cela, dans un but qui ne se résume pas qu'aux expéditions punitives et de pillage qui ont longuement alimenté les sagas. Pratiquer le commerce et conquérir de nouvelles terres pour y vivre étaient également des objectifs aux réalités historiques bien trop souvent oubliés. Ce lien traditionnel des peuples de Norvège avec la pratique du commerce par la mer est certainement celui qui a permis à l'État dès la deuxième moitié du XIX^{e} siècle de poser les jalons d'une ascension économique façonnée par des lectures lucides des conjonctures mondiales en lien avec le transport maritime.

Pour Jacques GUILLAUME (2010), les raisons qui expliquent aujourd'hui cette réussite de la flotte norvégienne se trouvent d'abord dans l'essor d'une époque opportuniste, mais aussi à travers des métamorphoses largement imposées par le monde extérieur qu'elle a su assimiler et qui reflètent par la même occasion la capacité des politiques publiques à être flexibles et réceptives sur les exigences pouvant correspondre à une certaine conjoncture maritime mondiale. Cette époque opportuniste est liée à une décision majeure du Royaume-Uni qui, par l'abolition du *Navigation Act* en 1849 ouvre les ports britanniques au libre échange avec les navires étrangers (GUILLAUME, 2010). Cette décision eut un impact considérable sur le milieu de la flotte norvégienne qui profita de cette proximité géographique avec le Royaume-Uni pour se développer de façon spectaculaire malgré son caractère modeste lié à la dominance des voiliers et très peu de navires à vapeur (*steamers*), et à une navigation déjà très orientée vers le contrôle du secteur le plus ouvert, à savoir la navigation affrétée (*tramping*) dès les années 1880. Les opportunités des guerres permettront à cette flotte d'affirmer ses différentes mutations comme l'affirme l'auteur en disant que *« la flotte norvégienne s'est fait une spécialité du transport du pétrole entre les deux guerres (de 3% de son tonnage en 1914 à plus de 40% en 1939), spécialité qu'elle renforça, après la Seconde Guerre mondiale, par d'autres créneaux comme les produits chimiques »*. Une part importante de cette stratégie norvégienne repose sur la spéculation, sur l'évolution des cours du fret, et sur les marchés des navires (construction navale et navires d'occasion) car « l*a spécialité de ces armements est d'être des découvreurs de « niches » (et les générations d'armateurs se renouvellent au rythme de la découverte de ces niches. L'une des dernières en date fut celle de la croisière »* (GUILLAUME, 2010). Pour ce faire, le pays a su développer un environnement favorable par la création des industries et des services dont le rayonnement renforce un peu plus la puissance maritime norvégienne à travers le monde. Á titre d'exemple, le secteur des sociétés de classification internationale est assez bien positionné avec le *Det Norske Veritas* (DNV) qui classe aujourd'hui 17% des navires de la flotte mondiale, celui des assurances n'est pas à plaindre non plus parce qu'il intègre le cercle très fermé des *P&I clubs* (*Protection & Indemnity Insurance*) avec des sociétés comme Gård et Skuld, ou encore le fait d'avoir un marché financier caractérisé par des banques très actives dans le financement des navires, des bourses ou organes prônant les activités du milieu maritime, etc.

La seconde impulsion de cette économie de la Norvège réside dans les effets de la ruée vers l'offshore qu'elle a entreprise depuis les années 1970, et même un peu avant. On peut dire aujourd'hui sans risque de se tromper que les retombées du pétrole procurent au pays une certaine aisance économique qui a permis de produire une forme d'État-providence pour ses 4,9 millions d'habitants en 2007. Pour réussir à tirer profit de cette ressource capitale, là encore, le pays a dû s'employer pendant près de quarante ans à repousser continuellement les limites d'une maîtrise technologique spectaculaire dans le développement d'infrastructures

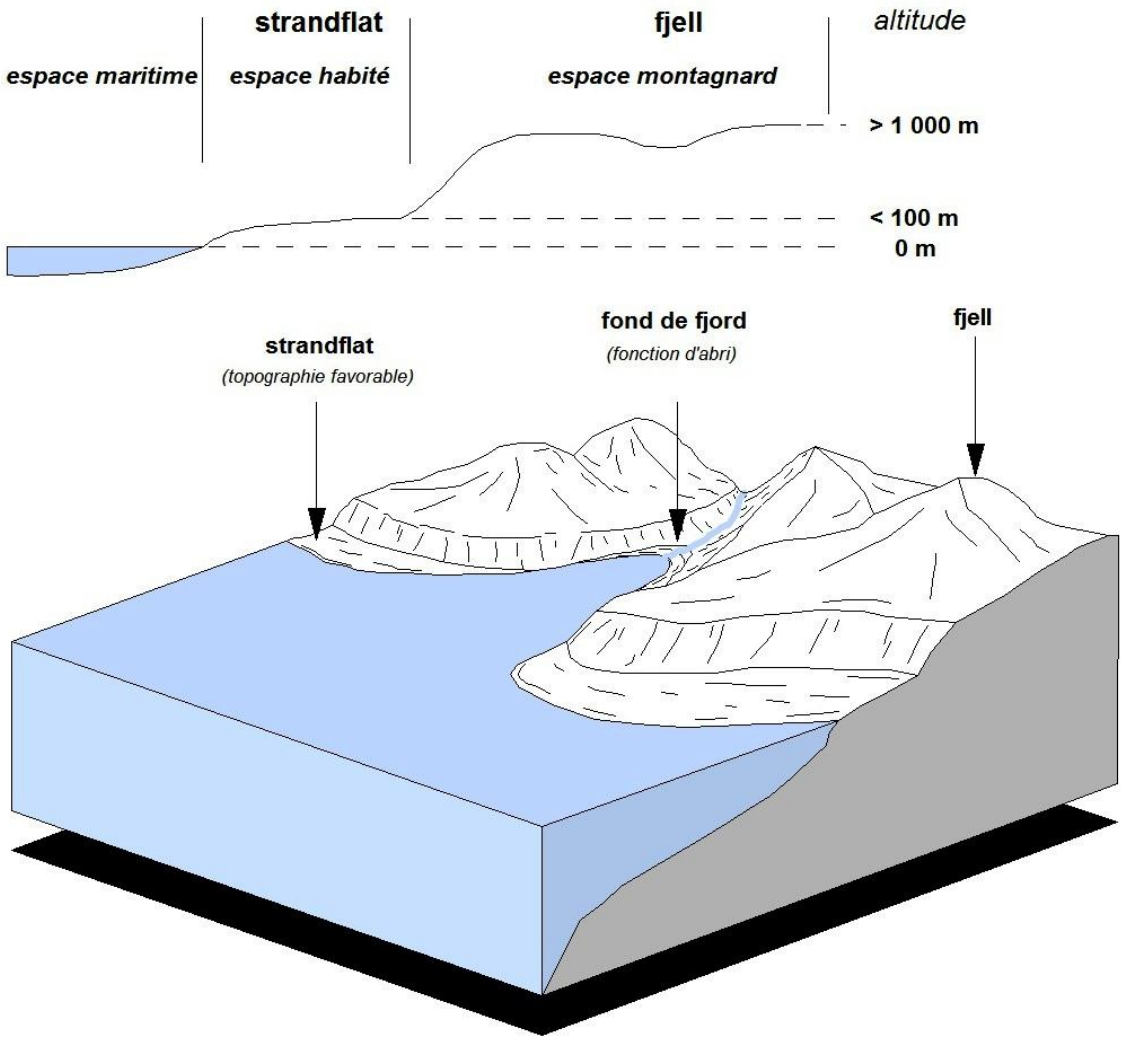
liées à l'extraction et à l'acheminement de l'offshore, mais aussi à produire un cadre financier et réglementaire propice aux investissements (GUILLAUME, 2010). Et pour y arriver, les Norvégiens n'ont pas hésité à faire appel à des compétences étrangères même s'ils sont en mesure de reprendre la main aujourd'hui après avoir renforcé leur capital humain. Aussi, en créant une société d'exploitation et de commercialisation des hydrocarbures dès 1972, Statoil[219], l'État a manifesté sa volonté de contrôle du secteur. Les revenus tirés du secteur ont permis la création d'industries compétitives, d'élever le niveau de vie de la population, etc., et de mettre sur pied un fonds public destiné aux générations futures. La Norvège entend bien par ces initiatives rester maître de son destin pétrolier. L'évolution des technologies qui ont suivi l'éloignement des gisements de plus en plus profonds (des plates-formes fixes à des plates-formes flottantes, puis aux installations sous-marines), ou encore le développement d'un tissu armatorial dynamique, dense et diversifié corroborent également cette volonté politique. La Norvège est donc une grande nation maritime. Et pourtant, le regard porté vers la mer a été une circonstance née de la survie primaire et non d'une volonté de puissance institutionnalisée.

Effectivement, cette complicité maritime dont les racines remontent à l'ère des Vikings cache une réalité subtile et encore bien plus profonde qui se trouve dans les limbes de l'histoire ancienne : les peuples de Norvège étaient à la base de grands travailleurs de la terre si l'on considère leurs origines scandinaves bien avant celles des vikings. La mer s'est imposée à eux comme un appel permettant de fournir une nourriture plus abondante mais aussi un moyen de les porter vers des régions plus riches et au climat plus clément.

Il faut dire que la vie en Norvège a toujours été marquée par un relief montagneux et un climat très froid. Ces caractéristiques ont conduit les populations à s'installer sur des *strandflats* (PEULVAST, 1985) et des fonds de *fjord* (**Figure 27**). Pour ces espaces, les premiers offraient une topographie plus favorable au développement des activités humaines, tandis que les seconds offraient un abri au vent et à la houle. Ces milieux au climat moins rude deviendront les nouveaux espaces d'activité et de vie des populations le long de ces côtes très découpées pour offrir des conditions de mobilité plus adéquates à travers le cabotage. D'où l'intérêt porté à la pratique de la pêche et d'autres produits à commercialiser.

En réalité, l'ère des explorateurs vikings succède à celle d'un contexte relationnel complexe généré par la rareté des terres cultivables face à une croissance démographique excessive des peuples scandinaves qui ne tiraient de la terre que de maigres ressources. C'est donc ce contexte qui finit par éveiller les esprits à la recherche de nouvelles terres et obligea les peuples à tourner les yeux vers la mer. Ceci allait permettre de structurer le cabotage des marins scandinaves vers l'Europe continentale et les îles britanniques avec le commerce de produits de luxe (fourrures des animaux des forêts du Nord, peaux de phoques et cire d'abeilles) avant de se déporter vers des horizons bien plus lointains dès qu'ils eurent acquis les capacités de navigation permettant de dompter la haute mer. Or, pendant le Moyen Âge, cet instinct de survie des peuples scandinaves véhiculé à travers le commerce et la conquête de nouvelles terres finit par ouvrir la voie au pillage et aux rapports hostiles avec les peuples voisins et ceux des terres inconnues. Et c'est ainsi que les Scandinaves devinrent les *vikings*, c'est-à-dire des pillards (DIAMOND, 2006).

[219] *Statoil* était à la base une société au capital d'État avant d'introduire des parts privées et de fusionner en 2007 avec la société Norsk Hydro. Cette fusion donnera StatoilHydro où l'État conserve les deux tiers des parts.



Conception : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013 Réalisation : Riwan KERGUILLEC, 2013

Figure 27 : Strandflat et fond de fjord en Norvège

Au regard de tous ces éléments contemporains et anciens, il est clair que la Norvège continue de développer un modèle de réussite maritime. D'une tradition maritime profonde des peuples et d'un bon usage des investissements du « gain de la mer », l'État entend bien renforcer sa complicité avec la mer et par la même, justifier son rôle prépondérant dans les relations maritimes internationales en se rendant indispensable dans l'univers du transport maritime et des technologies de l'offshore. Á cela, il ne faut sans doute pas oublier ses prétentions sur les enjeux des routes arctiques. Mais loin de cette géographie de l'Europe nordique, un pays d'Asie du Sud-Est peaufine également sa réussite maritime. Il s'agit de la Chine.

VIII.1.1.2. La Chine : une maritimité géopolitique et géostratégique

« Quand la Chine s'éveillera, le monde tremblera »[220]. Il y a trente ans, le titre de l'ouvrage d'Alain PEYREFITTE (1973) était loin d'être considéré comme une prophétie pour ce début du troisième millénaire. Pourtant, les réalités de la puissance montante chinoise étaient déjà annoncées par des regards avertis dont fait partie cet auteur. Loin de prétendre analyser tous les facteurs de cette puissance, il semble que, là encore, la mer y joue un rôle capital et cela même depuis l'histoire ancienne, car jusqu'au XVIII^{e} siècle, ce pays était une grande puissance maritime dominante dans l'Asie du Sud-Est avant de décliner avec l'arrivée des Occidentaux. Pour de nombreux auteurs, une grande part de la complexité des rapports de cet État à la mer se résume dans l'objectif d'affirmation d'une place de puissance mondiale. Autrement dit, une lecture géopolitique et géostratégique des enjeux de la mer, à commencer par celle de Chine. Un espace avec lequel elle entretient des liens traditionnels très anciens.

La Chine est parfois considérée par certains auteurs comme étant l'un des berceaux de la civilisation maritime mondiale, les connaissances maritimes de ses peuples étant très anciennes avec des traces dès la dynastie des Hans occidentaux (206 av. J.-C. – 9 ap. J.-C.) et la pratique du commerce maritime (YANG, 2011). Il faut dire que l'intérêt véritable de la Chine pour la mer remonte pour l'essentiel à l'époque de la dynastie des Song (X^{e}-XIII^{e} siècles), plus précisément à la période dite des Song du sud (1126-1260) dont l'activité commerciale et maritime gravite autour de la région de Hangzhou[221] (TERTRAIS, 2011). La dynastie des Ming (1368-1644) prolonge quelque peu cet attrait de la mer avant de recentrer le pays sur l'espace continental dès le XV^{e} siècle alors que s'ouvre l'ère des Grands voyages de découvertes du « monde inconnu ». Mais déjà pendant la dynastie des Song, la navigation chinoise a connu quelques progrès notables notamment l'utilisation de la boussole marine ainsi que ceux de la cartographie et l'installation des populations le long des côtes pour des raisons de commerce sous l'ère des Yuan (1271-1368) (CHE, 1998). C'est incontestablement une des périodes d'ouverture de la Chine au monde avec quelques grandes campagnes maritimes à la fin du dernier quart du XIII^{e} siècle, et au début du premier quart du XV^{e} siècle, dans le but de reprendre le contrôle du trafic maritime qui avait été perdu face au Japon pendant l'occupation des Mongols. C'est donc à la première moitié du XV^{e} siècle que la flotte impériale lance des expéditions de grande envergure sous le commandement de l'amiral Zheng He pour reprendre le contrôle du trafic mais aussi étendre l'influence chinoise dont on retrouve des traces dans toutes les mers d'Asie orientale et dans l'océan Indien sur les côtes de l'Afrique de l'Est.

L'histoire de la Chine avec le monde extérieur a toujours été marquée par une série d'isolement (fermeture) et d'ouverture. Dès le milieu du XV^{e} siècle, pendant que la Chine se referme sur elle-même – ce fut une erreur fatale pour de nombreux historiens car elle ouvrit inexorablement la voie au déclin - l'impérialisme européen s'étend dans toutes les régions du monde, y compris une partie de l'Asie où l'influence chinoise la cantonnait jusque là en périphérie avant de céder peu à peu tout le long du XIX^{e} siècle à cause de multiples pertes de souveraineté sur ses territoires. Cette intrusion européenne qui avait marqué un tournant décisif à la première moitié du XIX^{e} siècle avec la première guerre de l'Opium entraîna la Chine dans une vulnérabilité profonde et ébranla sa perception de supériorité qu'elle

[220] Vu que jusqu'au XIII^{e} siècle la Chine était déjà une grande puissance régionale d'Asie du Sud-Est avant d'amorcer un déclin avec son isolement et l'arrivée des Occidentaux, il semble que le titre judicieux aurait été « Quand la Chine se réveillera, le monde tremblera ».

[221] Actuellement la région sud de Shanghai.

entretenait depuis des millénaires. Ainsi, en proie à une désorganisation de son territoire et de sa capacité de riposte face aux menaces du Japon qui montre ses muscles depuis les progrès de la révolution Meijin (1868-1912) et par l'influence des Occidentaux à asseoir progressivement une forme de *containment*, l'Empire du Milieu, dès l'amorce de la révolution de 1949 s'ouvre à nouveau et relance sa puissance par des relations de complicité avec son espace maritime.

Avec l'accélération de la libéralisation économique sous l'ère du président Deng Xiaoping (1978-1992) qui avait déjà été entamée sous celle de Mao, la Chine se reprend à rêver d'un destin glorieux. Aussi, dans l'optique de rompre définitivement le jouc de la colonisation et de ses effets (Occidentalisation culturelle), d'affirmer son rôle comme puissance montante dans une région stratégique fortement insularisée et au rayonnement maritime considérable, le pays n'hésite pas à emprunter une fois de plus le virage de la modernisation qui permettra d'amplifier ses ambitions bien au-delà de sa mer côtière, tout en posant le thème de la sécurité au cœur de sa stratégie d'ouverture.

En effet, l'Asie du Sud-Est a focalisé après la Seconde Guerre mondiale de grands moments de crise et de guerre et continue d'attirer l'attention des grands centres de décision de la planète. Malgré son statut de zone périphérique d'Asie, elle garde une importance stratégique aussi bien pour les pays voisins que pour le reste du monde (passage d'une route maritime du commerce mondial par le détroit de Malacca). Face au glissement de nombreux enjeux de cette région, la Chine n'entend pas une fois de plus se laisser « encerclée » par des organisations qu'elle considère aux ordres des Occidentaux (à l'exemple de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est, ANASE[222] ou *ASEAN* en anglais). L'hostilité de la Chine face à de tels regroupements renforce son sentiment de sécurité pour se dégager de cet « encerclement géographique » constitué par les États qui lui font face, mais par effet inverse, elle éveille ou renforce également un sentiment identique face à ces voisins qui craignent le déferlement de sa puissance sur cette mer régionale (ARBOUR, 2012). Un équilibre des arrière-pensées structure parfois les nombreux conflits sous-jacents observés pendant la guerre froide et qui restent latents en mer de Chine.

Vu les richesses et les potentialités de la mer, de même que les possibilités offertes par la CMB, cet espace maritime est devenu le théâtre des rapports de force qui traduisent le vent de l'impérialisme chinois, et la volonté inavouée de la continuité d'une politique de *containment* qu'exercent les États-Unis, le Japon et leurs alliés (à travers l'implantation dans la région des principales bases ou facilités militaires).[223] Ainsi, la Chine a toujours voulu se dégager de cette situation géographique presque enclavante, elle a donc misé sur une sécurité qui lui permettra d'établir un passage en force sur la « barrière régionale des Occidentaux » et construire progressivement une maîtrise du rayonnement sur la mer qui porte son nom et bien au-delà. D'où l'illustration de sa « stratégie du collier de perles » dans l'océan Indien. Quelques éléments de cette puissance maritime montante méritent d'être brièvement présentés

[222] États membres de l'ANASE : Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Brunei, Vietnam, Laos, Birmanie, Cambodge.

[223] De nombreux conflits maritimes régionaux traduisent cet état de tension. Certains ont été ravivés ces dernières années, à l'exemple de celui sur les îles Senkaku entre la Chine et la Japon (également revendiquées par Taïwan). Mais c'est en mer de Chine méridionale ou mer du sud que les tensions sont plus nombreuses car les autres États ne comptent pas laisser la mer de Chine devenir la propriété exclusive de la Chine. Les tensions sur les îles *Spratley* et Paracel opposant la Chine, Taïwan, le Viêtnam, la Malaisie et les Philippines en témoignent.

avant d'expliquer les options stratégiques de cette ascension fulgurante. Il s'agit plus particulièrement du caractère de sa marine de guerre et les principaux appuis qui structurent son économie maritime, notamment la flotte de commerce, les ports et les services de l'industrie maritime.

Le domaine militaire est sans nul doute l'une des marques les plus visibles de la montée en puissance de la Chine. En effet, devant une région de l'Asie du Sud-Est dominée par une géopolitique et une géostratégie maritimes complexes, Pékin n'hésite pas à afficher ses nouvelles ambitions maritimes par une expansion et une modernisation de sa flotte militaire qui compte actuellement dans ses rangs une composante navale très dissuasive : le porte-avion Liaoning (ancien porte-avion russe Varyag). Au regard de l'accroissement rapide de ses effectifs (225 000 hommes en 2005) et de sa capacité de projection (58 sous-marins, dont 6 sont nucléaires, plus de 50 frégates et 27 destroyers), elle est aujourd'hui considérée comme la première flotte d'Asie et ne cesse de monter dans le classement mondial derrière l'US Navy. Bernard PRÉZELIN (2013) le confirme bien en parlant de son étonnante montée en puissance, car *« positionnée bien au-delà de la dixième place dans le classement des marines mondiales il y a encore 20 ans, la marine chinoise, forte de plus de 400 bâtiments (plus de 515 000 tonnes) et 255 000 hommes, est en bonne voie pour parvenir à la deuxième place, juste derrière l'US Navy, et détrôner la marine russe dans les années à venir si elle maintient son rythme de constructions neuves actuel »*. Fort de cette capacité et consciente des enjeux maritimes mondiaux, la diplomatie navale chinoise n'hésite plus à s'exporter loin de ses bases côtières comme le prouve sa participation dans la lutte contre la piraterie dans le détroit de Malacca, plus récemment encore depuis 2008 dans le Golfe d'Aden dans le cadre des opérations de surveillance du trafic maritime (ROSSIGNOL, 2013).

Pendant longtemps, la flotte chinoise est restée inadaptée à la navigation internationale à cause de son manque de spécialisation mais aussi du fait du faible poids d'une industrie lourde. Avec le développement de son commerce presque exclusivement tourné vers la mer, la Chine possède aujourd'hui la cinquième flotte mondiale sous pavillon national. Elle occupe la troisième place mondiale pour la propriété réelle des navires et est en passe de devenir le second complexe portuaire dans le monde avec son trafic qui est supérieur à l'équivalent des 52 plus importants ports européens, soit 1,9 milliard de tonnes (VIGARIÉ, 2005a). En 2000, l'auteur affirme que le profil fonctionnel de cette flotte a changé avec une proportion importante de cargos classiques (21,1%), minéraliers (40,1%) et de porte-conteneurs et ro/ro de forte productivité (10,5%), et que cet arsenal impressionnant s'appuie sur quelques armements à la réputation internationale tels que COSCO (*China-Ocean Steamship Co*) qui était en 2003 le neuvième armement mondial pour la conteneurisation, ou encore la *China Merchant Shipping,* et bien d'autres qui forment la grande capacité chinoise d'acheminement dans tous les domaines de la navigation.

Les ports sont également les facteurs de la dynamique économie maritime chinoise. Près de 140 ports sont ouverts à la circulation océanique. Leur localisation et leur structuration fonctionnelle ont été façonnées par une politique portuaire pragmatique qui cherche à répondre à une expansion rapide du trafic global mais également aux mutations modernes de la gestion de ce secteur d'activité (modalité de services et structuration de l'effet du territoire portuaire). Le secteur portuaire compte aujourd'hui trois grandes régions : le complexe du Yang Tse Kiang et la baie d'Hang-Tcheou, le surprenant ensemble de la rivière des Perles et le complexe de la Chine du Nord (VIGARIÉ, 2005a). L'immensité des quais et la spécialisation des terminaux témoignent de la mutation des espaces portuaires et de la

croissance fulgurante, parmi les plus fortes au monde. Ces nombreux ports puissants poussent inexorablement le pays à solidifier la puissance de son pavillon ainsi que ses relations commerciales par des adhésions à de grands organismes de régulation du commerce mondial, tels l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ou à tisser des liens d'apaisement avec des structures régionales dont elle est naturellement méfiante mais d'un appui non négligeable pour la survie de ses échanges.

À la lumière de ces observations, il va s'en dire que la place de la Chine dans le commerce mondial est à l'image de sa puissance portuaire et de l'industrie littorale toute entière dont l'économie correspond à 60% du PIB national. Mais une question demeure, comment la Chine est-elle parvenue à assurer sa « montée paisible » par la mer ?

Dans le cadre de son processus de modernisation lancé depuis 1978 par Deng Xiaoping et qui concernait principalement les secteurs de l'industrie, agriculture, science, technologie et de la défense, la Chine avait l'ambition de forger sa puissance sur ses atouts en rapport avec les éléments d'une puissance contemporaine. Cela, dans le but de combler le retard du pays en cherchant en permanence à multiplier le PIB afin de rattraper le niveau des pays industrialisés à l'horizon d'une trentaine d'années. Pour y parvenir, le pays a combiné deux maîtres-mots : réforme et ouverture. Ce qui paraissait indispensable pour acquérir les technologies et la culture du monde moderne sans pour autant perdre son identité culturelle. Avec ses stratégies d'économie planifiée, le pays cherche aujourd'hui à maintenir tant bien que mal le développement, la stabilité et la réforme dans de nombreux secteurs maritimes avec une priorité accordée à la croissance économique intérieure. Ce qui engendre une diplomatie dynamique avec les pays étrangers et des réformes qui produisent un environnement propice à l'importation de capitaux, technologies, équipements, savoir-faire des occidentaux, d'une part, et, une main-d'œuvre abondante, « docile », pas chère et facilement renouvelable, d'autre part. En clair, un environnement de sous-traitance des pays étrangers loin des mesures réglementaires rigoureuses et contraignantes de l'Europe et des États-Unis. Mais c'est aussi sa conception de la mer qui a bien évolué depuis l'époque des invasions mongoles.

La conception chinoise du territoire à défendre était très terrestre depuis des millénaires. Á cause de l'agriculture qui occupait une très grande place (au regard de l'avantage démographique du pays), le modèle et les rendements de cette société paysanne ont façonné les puissances des premières dynasties et attisé la convoitise des tribus nomades voisines qui n'hésitèrent pas à secouer l'hégémonie de nombreuses dynasties dans le nord du pays (GROUSSET, 1942). Il existait une tradition millénaire des empereurs des dynasties féodales dans la conception très terrestre du territoire à défendre, la mer étant considérée comme une barrière naturelle contre les attaques des « barbares ». Mais cette logique évoluera dès le XV^{e} siècle et conduira à considérer la mer non plus comme une porte d'entrée des invasions mais plutôt comme une porte de sortie pour lutter contre elles (YANG, 2011). Cela conduira le pays à tirer des leçons de la négligence historique de cet espace et de ses enjeux par une affirmation de ses droits et potentialités maritimes bien avant l'époque de la codification des milieux. La réforme et l'ouverture permettront de confirmer ce regard stratégique sur les espaces maritimes.

En somme, les exemples de la Norvège et de la Chine traduisent des identités maritimes spécifiques qui pourraient être riches d'enseignements pour les pays du golfe de

Guinée comme nous le démontrerons plus tard. Mais, quelle réelle profondeur maritime renferment vraiment les pays de cette région ?

VIII.1.2- Des maritimités balbutiantes aux profondeurs historiques altérées

Les éléments d'analyse qui portent sur les communautés/États côtiers du golfe de Guinée souffrent cruellement de l'absence de données chiffrées mais aussi de qualité moins contestable pour asseoir une considération fine et solide des rapports historiques avec la mer. Loin d'une observation directe, profonde et à l'échelle d'une région, le faible archivage sur une chronologie millénaire de ces questions nous oblige à ne retenir que quelques aspects reliant la période juste avant l'arrivée des Européens, dès les premiers siècles de leur intrusion[224] et aux premières années des indépendances, pouvant ainsi témoigner de certaines traditions maritimes et des tentatives d'appropriation du domaine maritime. Des faits et logiques historiques parfois oubliés ou négligés pour expliquer le faible dynamisme maritime observé dans la région mais qui pourraient également permettre de nourrir des réflexions sur l'avenir de ces maritimités balbutiantes.

Ainsi, pour avoir déjà largement décrit ces faiblesses relationnelles à travers les aspects traduits par le binôme « sécurité-sûreté » ou du concept de sécurisation, et dans une démarche différente des exemples norvégiens et chinois (décrire les facteurs de la maritimité et expliquer le processus ayant permis d'atteindre la maîtrise actuelle), les exemples du golfe de Guinée obligent à garder à l'esprit la valeur double du concept de maritimité. Ce dernier sera donc abordé dans un premier temps dans sa définition la plus courante où les facteurs socioculturels de l'homme envers la mer sont très présents comme on peut le constater avec les traditions maritimes des communautés littorales ouest-africaines dans le domaine de la pêche maritime artisanale et de la navigation. Puis, le concept devra revêtir une dimension qui éclaire bien plus les aspects économiques qui dominent le terme de la maritimisation, et cela avec l'exemple portant sur la tentative d'une stratégie régionale pour le transport maritime et ses appuis. À ce niveau, il s'agit tout simplement de décrire quelques facteurs de ces anciennes traditions maritimes et autres stratégies d'appropriation du domaine maritime, et par la même occasion d'en expliquer les raisons de la rupture, de l'absence de continuité et du faible rayonnement dans le contexte actuel.

VIII.1.2.1. Les traditions maritimes ouest-africaines : pêche maritime artisanale et navigation

S'il est vrai qu'il est difficile de parler en l'état actuel des recherches d'une véritable histoire maritime africaine, certaines régions brillent par les connaissances et pratiques des peuples à l'égard de la mer. Bien que n'étant pas la seule région africaine concernée, l'histoire des peuples côtiers de l'Afrique de l'Ouest avec la mer reste particulièrement marquée par des liens traditionnels entretenus par la pêche maritime artisanale et la navigation, et cela même bien avant l'arrivée des Européens. Actuellement, malgré le constat posé sur la disparition et l'immaturité industrielle de certaines traditions maritimes, d'anciens foyers attestent de l'existence de rapports entre les Africains et la mer.

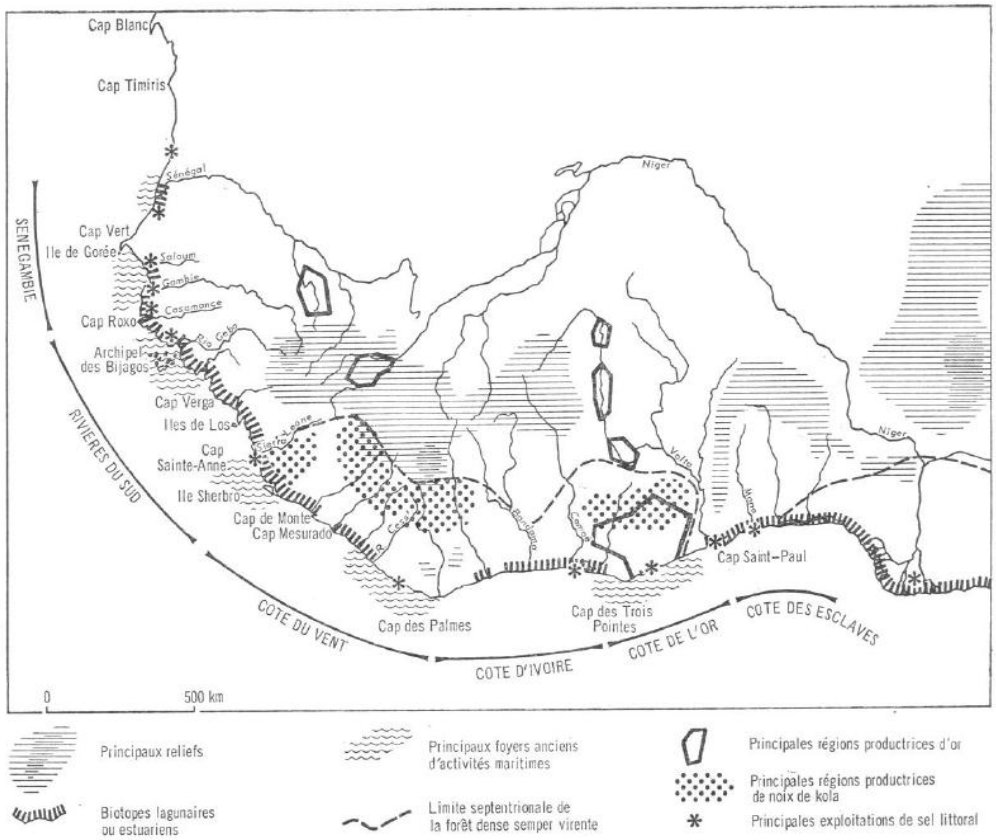
[224] Les sources écrites qui décrivent les activités maritimes africaines en général et ouest-africaines en particulier concernant les périodes avant l'arrivée des Européens et dès les premiers siècles (XV^{e} et XVI^{e} siècles) de leur intrusion sur le continent sont généralement les mêmes. Il n'est donc pas étonnant de trouver des similitudes à travers les écrits reliant ces deux périodes.

Cela ne fait l'ombre d'aucun doute, avant le XV^{e} siècle, les Africains entretenaient des liens avec la mer. Parmi les nombreux auteurs qui le confirment, le flamand Olfert DAPPER (1668) fait une *Description de l'Afrique* basée sur les remarques des « premiers explorateurs » pendant leurs voyages. L'ouvrage est une traduction de la compilation des écrits de ceux là même que l'Histoire de « l'ouverture du continent africain au monde connu » a minoré (Mercator, Ptolomée, Strabon, etc.), mais aussi de ces « vedettes » portugaises, espagnoles, anglaises, françaises, etc., à partir du XV^{e} siècle. L'auteur nous livre l'une des descriptions les plus précises et complètes de l'Afrique en général au temps des royaumes, et pour ce qui nous intéresse, ceux situés sur la côte atlantique allant du Cap Vert jusqu'au cap Lopez au Gabon. L'existence de ces royautés sur la côte atteste non seulement d'une toponymie des États qui fait fortement référence à l'environnement marin et fluvio-lacustre, mais également d'un caractère organisationnel bien affirmé de ces sociétés littorales dont l'auteur ne manque pas de donner quelques précisions à travers une compilation de récits.

Ainsi, on y apprend que les marins des Bijagos s'illustraient parfaitement dans la maîtrise des pratiques de la navigation piroguière aussi bien sur mer que dans les fleuves appartenant à leur espace d'influence. Les pirogues de ces marins guerriers pouvaient atteindre des tailles remarquables. À certains endroits de cette partie de la côte africaine, la navigation est assez aisée comme le mentionne l'auteur en parlant de la Côte d'or où *« on n'a point besoin d'observer un certain temps pour naviguer vers cette côte ; en quelques temps qu'on y aborde, soit dans la belle saison, soit durant les pluies, on y trouve des endroits dont le fond couvert de sable est propre à y jeter l'ancre »*. Mais dans d'autres milieux, l'absence de profondeur obligeait ces caravelles à jeter l'ancre au large et rejoindre la terre par petites embarcations plus légères et plus aptes à affronter la barre. Une réalité hydrodynamique marine maîtrisée dans la navigation de certains peuples côtiers. Au contact des riverains, ces explorateurs donnaient des barres de fer et d'autres marchandises en signe de droit d'abordage et certainement aussi pour pratiquer le commerce lorsque ces derniers ne rencontraient pas des peuples côtiers hostiles. Pour les nombreux cours d'eau qui jalonnent cette partie de l'Afrique, les rives étaient généralement bordées de villages côtiers et parfois même un peu éloignés de la mer. Ces rivières côtières sont réputées poissonneuses et on y pratique l'activité de la pêche qui, en ce temps connait déjà dans certains royaumes une organisation basée sur la division des genres : *« Dans les villages de Caudina les hommes s'occupent de la pêche, et les femmes de vendre et d'acheter »*. Par conséquent, bien avant l'arrivée des Européens, certaines régions connaissaient déjà un fait maritime affirmé à l'échelle de ces royautés côtières.

C'est effectivement le cas dans les foyers maritimes de la région de l'Afrique de l'Ouest dont la durée a quand même traversé l'histoire marquée par l'arrivée des Portugais, des autres nations maritimes européennes à la fin du XVI^{e} siècle et même les ères de la traite négrière et de la colonisation. Loin de cerner avec précision leur localisation à travers une compilation des écrits du XV^{e} et XVI^{e} siècles effectuée par Jean-Pierre CHAUVEAU et d'autres auteurs, les principaux foyers maritimes anciens se trouvaient alors sur les côtes sénégambiennnes, l'archipel des Bijagos et le littoral de Guinée Bissau, en Sierra Leone, mais aussi sur une bonne portion du littoral ghanéen (**Figure 28**). Les activités qui décrivent la dynamique organisationnelle à l'intérieur de chacun – et entre eux - sont sensiblement les mêmes et reposent principalement sur la *« navigation de cabotage de passagers et de produits locaux ; transbordement entre les navires européens et le littoral de produits de traite ; guerre (transport de guerriers ; à l'occasion combat de pirogues ; opposition au mouvement des navires européens) et pêche en mer »* comme l'affirme Jean-Pierre CHAUVEAU (1986)

dans l'un de ses nombreux articles. Mais même à l'intérieur de cette région, l'histoire maritime reste inégalement marquée.



Source : J.-P. CHAUVEAU, 1986, Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaine à la côte occidentale depuis le XV^{e} siècle, in *Cahiers d'études africaines*, Vol. 26, n^{o}101-102, pp. 173-235, p. 194.

Figure 28: Foyers maritimes et activités économiques remarquables de l'hinterland (XVe-XVIe siècle)

De nombreux auteurs reconnaissent que les peuples côtiers de l'Afrique de l'Ouest ont une culture maritime inégale entre eux à travers une longue tradition des pratiques de la pêche et de la navigation. On retrouve quelques précisions bien plus sur les embarcations (taille, moyen de propulsion et fonctions) que sur les techniques de pêche. Au même titre que l'inégale intensité de la pêche dans la région où elle se concentre plus sur des portions de littoral entre la Mauritanie et le Nigéria, la taille des embarcations est également très variable d'un secteur à un autre. C'est dans les régions du Cap Vert, les embouchures du Sénégal, de la Gambie et de la Sierra Leone, face à l'archipel des Bijagos en Guinée Bissau et peut être même jusque dans certains secteurs au Ghana et au Nigéria qu'on retrouvait les plus grandes tailles lorsqu'on fait allusion au nombre de personnes pouvant être transportées à bord. Ces embarcations sont un genre de barque monoxyle propulsé à la pagaie et au gré du vent avec la voile. Elles traduisaient une navigation côtière et parfois même au-delà jusqu'à perdre de vue la terre (jusqu'à environ dix milles marins du rivage). Leurs fonctions ne sont pas clairement précisées mais elles servent au transport de marchandises et passagers dans le cadre d'une organisation littorale autonome, comme moyen par excellence pour l'activité de pêche en mer

et comme support de contact à l'arrivée des Européens (transbordement en mer de « produits de traite », moyen de guerre contre les navires portugais ou entre les communautés).

Quant à la pêche à proprement parler, elle représente une activité capitale face aux besoins alimentaires en complément de la production agricole et d'autres produits (sel ou noix de kola) qui animent les échanges commerciaux entre les anciennes communautés. Au fil des siècles, le développement de la pêche a même été le motif de vastes mouvements de migrations qui se sont appuyés sur les foyers maritimes anciens ou sur des migrants en grande majorité issus de ces milieux (CHAUVEAU, 1991). Quelques uns d'entre eux forment des groupes ethniques de pêcheurs spécialisés et ont perfectionné leur technique de pêche en les faisant évoluer sur des logiques d'adaptation aux changements du milieu, de la disponibilité ou de la rareté des ressources et de bien d'autres paramètres historiques, socioculturels, économiques et politiques. C'est effectivement le cas de la migration de la communauté des Fanti en Côte d'Ivoire.

Originaires du Ghana[225], leur établissement sur la côte ivoirienne est signalée dans la période de colonisation non pas à première vue comme étant uniquement celui des spécialistes de la pêche, mais également comme celui d'habiles commerçants des produits issus de cette activité et du caoutchouc pour alimenter les réseaux du marché officiel de l'époque (DELAUNAY, 2000). En effet, la maîtrise de leur savoir-faire maritime devenant un atout à l'implantation pour les autorités coloniales qui souhaitaient s'établir, ils furent très rapidement instrumentalisés dans le rapport de force que se livraient Français et Anglais. Ce qui leur vaudra d'être écartés par les Français qui trouvaient leur dynamisme favorable aux intérêts des concurrents anglais. Mais, c'est à l'évidence que ces derniers se rendront compte de la difficulté d'altérer cette culture maritime bien antérieure à leur arrivée et plus enracinée sur la *Gold Coast* (DELAUNAY, 1989). Ces occupants venus d'ailleurs participent dès le début du XIX^{e} siècle à un système d'échange lagunaire préexistant en Côte d'Ivoire avant de contribuer au déplacement du centre de gravité de ces activités vers la mer avec la phase de la colonisation. Ce qui, pendant longtemps, a justifié la localisation des premiers campements Fanti à proximité des principaux ports et postes de colonisation du littoral (DELAUNAY, 1991).

Aujourd'hui, dans les centres de pêche artisanale qui animent le secteur Vridi-Bassam d'Ouest en Est (Port-Bouët, Gonzagueville, Dieudonné, Anani, Messan, Azuretti et Grand-Bassam), et même sur tout le littoral ivoirien, les Fanti forment vraisemblablement la population de pêcheurs la plus importante. Avec des unités de pêche embarquant de modestes équipages (7 à 8 personnes, ou même un peu plus) avec la désignation de l'un d'eux comme étant le chef, ils ont une organisation assez précise et rythmée à travers les saisons de migration. Le matériel de pêche et l'embarcation peuvent appartenir à un propriétaire ou à un groupe de personnes faisant partie de l'équipage. En général, une part des produits péchés est réservée à la consommation du groupe tandis qu'une autre est injectée dans la commercialisation qui peut se faire soit en Côte d'Ivoire ou de retour au Ghana pour augmenter les bénéfices. Quelques rites et croyances entourent la pratique de l'activité de pêche avec des pirogues de bois taillées, manœuvrées à la pagaie et au moteur aujourd'hui (**Photo 22**).

[225] En réalité, c'est toute l'histoire de la pêche en Côte d'Ivoire – comme dans la plupart des pays du golfe de Guinée - qui est d'ailleurs elle-même le fruit de mélanges complexes entre les communautés « dites » autochtones et allochtones, entre ceux qualifiés de véritables pêcheurs et ceux qui le sont devenus par la force d'autres contraintes, mais aussi entre pêche industrielle et pêche artisanale.

Photo 22 : Une pirogue fanti à Diabo (Côte d'Ivoire)



Cliché : Karamoko Vasseko, novembre 2011.

Elles sont caractérisées par des dimensions, formes et fonctions variables pour rappeler au mieux l'appartenance identitaire du groupe ethnique. Aussi, les Fanti possèdent en général deux sortes de pirogues dont les grandes sont réservées pour la pêche au large, tandis que les petites servent au transbordement et au débarquement du poisson au retour de la pêche, mais aussi à une pêche côtière de proximité. Au profil en croissant de lune, l'extérieur des pirogues est goudronné et couvert d'inscriptions et fresques multicolores qui permettent une personnalisation. Quant aux méthodes de pêche, les Fanti montrent une préférence particulière pour la pêche des sardinelles à la senne dérivante – de jour comme de nuit - qui consiste à repérer un banc à la surface et à l'entourer rapidement d'un cercle de filet, de façon à former une enceinte cylindrique sans issue pour ensuite créer à l'intérieur un tapage de surface (plongeon bruyant de l'équipage ou tapage vigoureux des pagaies sur l'eau) dans le but d'effrayer et inciter les poissons à se mailler de tous côtés[226]. Au-delà de leur contribution considérable à la pêche maritime artisanale ivoirienne, leur rapport avec les pêcheurs autochtones et les autorités publiques relèvent souvent d'une complexité qui parfois peut virer au conflit.

Cependant, à la lumière de ces observations, il faut tout de même mentionner que la région de l'Afrique de l'Ouest ne fut pas la seule à détenir les marques anciennes des traditions maritimes avant le XV^{e} siècle. Certes, parfois moins documentée que la précédente, la région de l'Afrique Centrale n'est pas pour autant le parent pauvre des témoins de ces traditions maritimes comme le démontre la thèse de Wilson NDOMBET (1989) sur l'*« Histoire des Ajumba du Gabon, du XV^{e} siècle à 1972 »*. En effet, d'après Jean DEVISSE (1989) lorsqu'il évoque cette thèse, *« l'auteur démontre, avec de bons arguments, que les Ajumba étaient présents sur la côte au nord du cap Lopez, au moins jusqu'en 1400, qu'ils*

[226] Les Fanti utilisent aussi quelques filets fixes à capitaines et à langoustes.

venaient d'en partir définitivement lorsque les Portugais ont touché cette côte en 1472, et qu'ils étaient et restent d'excellents constructeurs de grandes pirogues de 10 à 12 mètres de long, 1,5 mètre de large, capables d'affronter la barre et les vagues et de transporter une douzaines de personnes et leurs bagages. Le matériau de base est l'Okoumé ». Dans ce même élan, les descriptions d'Olfer DAPPER ne manquent pas de conforter cette idée en donnant quelques précisions sur les peuples bantu de la côte de l'Afrique centrale. On y apprend ainsi qu'un roi, du nom de Pongo (Roi de Pongo ou *Mani-Pongo* en langue bantu), dont l'influence s'étendait sur de nombreux royaumes de la région pratiquait le commerce des esclaves avec les Hollandais grâce aux puissantes razzias menées par ses troupes qui maîtrisaient le déplacement sur l'eau :

« Lorsque le Roi de Pongo fait la guerre à quelqu'un de ses voisins et qu'il en craint le succès, il se retire dans une autre île qui est plus forte par la situation et sur laquelle est pointé le canon que ces Negres ont pris sur les vaisseaux Français, Flamans et Portugais. Ce prince ayant vaincu celui de Lopez-Gonzalvez allait exterminer et se saisir de son pays, mais les Hollandais s'étant rendus médiateurs les mirent d'accord. Quelques temps après le Roi de Pongo ne pouvant demeurer en repos, fit faire 50 ou 60 canots qu'il remplit de soldats pour remonter la rivière. Quant on eut ramé quelques milles, il fit débarquer les gens et leur fait charger leurs canots sur leurs épaules, ils entrèrent dans le pays que baignent les camarones et l'ayant ravagé s'en retournèrent chargés de butin, de dents d'éléphant, et d'esclaves. Ayant fait de semblables courses dans le pays d'Amboises, le long du Rio del Rei et sur les bords d'Olibatta, il se rendit redoutable à ses voisins qu'on ne parlait plus que du Roi de Pongo ou de Gabon. C'est aussi chez lui qu'on retrouve le plus d'ivoire et d'esclaves. Dans les villages qui dépendent de ce Prince il établit un lieutenant qu'on nomme chave-Ponto ».

Mais au-delà de ces quelques aspects qui témoignent des traditions maritimes anciennes, force est donnée de constater que l'ossature même de ces organisations sociétales qui garantissait la transmission de cette culture de la mer aux générations futures a été très fortement fragilisée par la traite négrière et ses effets traumatiques.

La traite négrière et ses effets traumatiques est l'une des thèses les plus défendues pour expliquer les origines du retard du continent africain. Arrivées par la mer, les premières intrusions des Occidentaux concernaient les espaces littoraux et toutes formes d'organisation des communautés qui s'y trouvaient avant de s'étendre à l'intérieur des terres. Comme cela fut relevé précédemment, par endroits, cette rencontre entre les populations autochtones et les Européens ne fut pas sans heurts et malgré la résistance de certaines communautés, il est clair que le rapport de force était en faveur des Occidentaux qui, par cette intrusion déstructurante ont anéanti les efforts qui jusque là participaient à l'évolution des sociétés littorales africaines. En effet, les premiers foyers maritimes se sont retrouvés profondément affectés par cette déportation des filles et fils qui représentaient les forces vives du continent, mais aussi par les guerres pour les capturer et les effets induits de l'introduction des maladies et des marchandises européennes et américaines sur les activités locales (M'BOKOLO, 1999). C'est donc par ce traumatisme lié à ces affrontements littoraux qui repousseront spatialement et psychologiquement pendant plusieurs siècles les peuples vers l'hinterland, et par la même occasion contribueront au retard accusé sur les rapports que les États côtiers entretiennent avec la mer aujourd'hui. Cependant, une facette de cette histoire sombre mérite d'être précisée : les Africains eux-mêmes ont participé à la traite.

Comme nous l'avons souligné plus haut, certains peuples qui jouissaient d'une supériorité guerrière sur les autres ont alimenté le commerce des esclaves. Ils menaient des razzias dans les villages littoraux voisins et même dans ceux de l'hinterland dans le but de livrer des captifs dans des *factoreries* (comptoirs commerciaux installées sur les côtes africaines pendant la traite) en échange de certaines marchandises dont la nature et la valeur dépendaient des peuples des régions concernées. Ces exemples foisonnent sur le continent et il n'est pas nécessaire de revenir sur celui évoqué avec *Mani-Ponto*. Cette participation consciente des Africains mérite d'être soulignée.

Mais après le temps lointain des royautés et celui de la traite qui laissent place à l'ère de la colonisation avec la formation des frontières étatiques, de nombreux États de la façade atlantique constitués au lendemain des indépendances se lancent à l'assaut de *l'espace bleu.* Dans cette volonté affichée, une stratégie régionale parmi tant d'autres retient l'attention dans les années 1970, celle portant sur le transport maritime et ses appuis.

VIII.1.2.2. L'effort d'une maritimité régionale à travers la stratégie du transport maritime

Dans le processus d'intégration de la mer dans les économies des États de la façade atlantique africaine dans les années 1970, certaines initiatives finissent par émerger comme celles portant sur le développement du transport maritime dans le cadre d'une vision communautaire. Cette initiative fut elle-même le fruit d'un constat porté sur ces jeunes États indépendants.

D'abord, il faut dire que c'est une situation de sous-maritisation qui caractérise les pays en voie de développement appartenant à l'Atlantique sud dans les années 1970 et même bien après comme le fait remarquer André VIGARIÉ (1995) lorsqu'il déclare que « *(…) l'Atlantique Sud entre à reculons dans le XXI^e siècle : de 1970 à 1985, mais cela reste vrai après, sa part diminue de 9 à 7,8% dans le total des activités de transports par mer à l'échelle du globe. Par beaucoup de côtés, son animation vient des impulsions commerciales de l'Europe vers la COA, de l'Amérique vers les pays latins méridionaux, et des divers croisements qui en sont les aspects complémentaires* ». En effet, les économies des États de la façade atlantique auxquelles appartiennent les pays du golfe de Guinée sont particulièrement affectées par cette réalité, mais à des degrés différents. On dresse une lecture sur les faibles échanges avec le reste du monde, des instruments maritimes défaillants et défectueux malgré quelques ports comme celui de Dakar, d'Abidjan et de Lagos qui tentent d'atténuer l'image désastreuse d'un littoral atlantique caractérisé par une faible qualité des services et des équipements portuaires. La dynamique de ces *espaces-capitales* où les noms des ports correspondent généralement à ceux des capitales d'État, ne laisse présager aucun engouement pour les échanges, ou pour les industries littorales. Avec des économies très extraverties, les services et les infrastructures des échanges commerciaux sont dans les mains des étrangers qui n'hésitent pas à établir un nouvel ordre des coûts du transport qui leur est très favorable et paralysant pour les économies riveraines. Aussi, les ambitions de posséder un pavillon national et par la même une flotte locale se font jour et accélèrent le mouvement des initiatives individuelles avec des risques de protectionnisme sauvage dès la première décennie des indépendances. Les mutations galopantes du transport maritime mondial (à l'exemple de la conteneurisation) obligent ces pays non avisés à suivre ces changements au risque d'être déclassés par les ambitions des armateurs, et pour assombrir encore le tableau, les effets du premier choc pétrolier n'arrangent en rien ces situations économiques au bord de l'agonie où

l'incapacité de gérer les flux de marchandises ainsi que des navires recréée une situation d'insécurité dans les ports (VIGARIÉ, 1995). C'est fort de ce constat que des stratégies régionales africaines tentent de replacer ce continent dans l'univers maritime mondial et de faire des pays de la façade atlantique un laboratoire d'essai par une stratégie régionale pour le transport maritime et ses appuis.

À l'origine de cette attitude concertée de développement maritime se trouve la volonté des pays en voie de développement formant le *Groupe des 77* de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). Un groupe qui s'était déjà distingué à travers les contestations qui ont contribué à l'évolution du droit de la mer, ayant conduit à Montego Bay en 1982. Dans le but de rééquilibrer les échanges commerciaux Nord-Sud, le *Groupe des 77* de la CNUCED dénonce sur la scène mondiale des années 1970 les abus de liberté et le déséquilibre des forces auxquels se livrent les marines des pays industrialisés à l'égard des pays en voie de développement. C'est dans ce contexte que le rôle des États de l'Afrique de l'Ouest ainsi que la montée en puissance de la Côte d'Ivoire comme « État-leader » de la région s'affirment progressivement. Par la volonté affichée de l'ancien président Félix HOUPHOUËT BOIGNY, mais surtout par l'opiniâtreté et la faculté de vision de son ministre de la marine Lamine FADIKA, la Côte d'Ivoire et l'Afrique de l'Ouest toute entière sont intégrées dans une stratégie régionale de maritimité des économies par le transport maritime. Ainsi, partant du constat d'une sous-maritimisation régionale qui entrave considérablement les chances de compétitivité de ces économies sur la scène mondiale, Lamine FADIKA fournit une doctrine d'action dont l'application exige un cadre communautaire de concertation et d'application. La stratégie repose sur trois actions conjointes :

- ✓ Équiper les ports en investissant pour une plus grande productivité. Pour ce faire, le secteur des manutentions dont les difficultés pourraient rallonger la durée du voyage ou le temps d'attente des navires et occasionner des indemnités supplémentaires sont particulièrement visés.
- ✓ Développer des flottes nationales pour peser sur le marché des frets est la deuxième action à réaliser.
- ✓ Mais aussi, coordonner la politique de la mer des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans tous les domaines et à tous les niveaux. Le besoin d'un cadre de concertation.

À tous les niveaux, la Côte d'Ivoire n'hésitera pas à montrer le bon exemple. C'est encore dans cette logique que sa capitale abritera les premières réunions de la charte de 1975 (charte d'Abidjan) qui scellent le sort de la création de la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAO/TM) dont la structure modernisée a déjà été évoquée en parlant de l'OMAOC.

À cette époque, les objectifs de la CMEAO/TM étaient de gérer la politique de maritimité qui se mettait en place. Au gré des hésitations, des craintes et aussi de certains échecs, la volonté et la force de cohésion l'emporteront pour permettre quand même une mise en place des mécanismes de fonctionnement des structures, de gestion périodique des réunions, des mesures de rétorsion et des pénalités pour les États ne respectant pas les recommandations prises communautairement. Ces premiers moments permettent également de fixer trois grandes orientations qui seront incarnées par trois organismes spécialisés. Il s'agit de l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (ACNMA) pour

l'harmonisation des activités des nouvelles flottes marchandes de la région, l'Union des Conseils nationaux des Chargeurs Africains (UCCA) pour les relations économiques entre les États ainsi que les autres partenaires des autres régions, et enfin, pour la coordination des politiques d'investissement et d'équipements des ports de la région, l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC). De cet élan, des actions concrètes suivront et permettront à l'Afrique de l'Ouest et du Centre d'amorcer l'ère d'une prise de conscience des questions maritimes régionales et internationales liées au transport.

Cette période est effectivement marquée par la mise en place de quelques structures opérationnelles et des législations sur les flottes, les ports et l'environnement marin. On constate le développement des armements nationaux (les exemples de la CAMSHIP au Cameroun, SITRAM en Côte d'Ivoire, SENAM au Sénégal, COMAUNAM en Mauritanie, etc.). Une dynamique est perceptible au niveau des marines marchandes et du renforcement des équipements portuaires compétitifs. Les progrès en matière de législations maritimes ne sont pas en reste comme le prouvent la Convention d'Abidjan de 1981 sur la protection et le développement du milieu marin et côtier, les contributions sur le Code de conduite des conférences et bien d'autres rassemblements visant l'élaboration de textes juridiques. Cet engouement animera les pays de la CMEAO/TM jusqu'au milieu des années 1980 où l'on a commencé à enregistrer les premiers tiraillements dus au non respect et à la non application par les États membres des décisions communautaires.

Près d'un quart de siècle après, on constate que malgré la volonté qui a animé les pays de la région dans la mise en place de cette doctrine d'action, les objectifs n'ont pas été atteints, et cela pour plusieurs raisons dont les Africains eux-mêmes sont responsables en partie, mais aussi par le fait d'un contexte international caractérisé par des facteurs qui ont entrainé un changement d'époque en matière de transport maritime comme on peut le constater avec le « déclin » des conférences maritimes.

En proie à de nombreuses querelles internes à la Côte d'Ivoire, Lamine FADIKA, le visionnaire de cette stratégie d'action s'effacera progressivement de la scène internationale maritime, mais aussi africaine au sein de la structure CMEAOC/TM, privant ainsi de ses qualités un milieu dont les réflexions théoriques et structuro-organisationnelles étaient encore naissantes. Mais d'autres causes bien plus subtiles puisent leurs origines dans l'instabilité d'une culture maritime qui n'a pas véritablement mutée au point de produire une capacité des États régionaux à assimiler des logiques maritimes venues d'ailleurs.

Les objectifs communautaires qui consistaient à favoriser l'émergence des flottes commerciales nationales ont certes eu du succès dans un premier temps, mais à la longue, cela est devenu bien plus un handicap. Les logiques de fonctionnement de ces dernières n'obéissaient plus aux attentes réelles des transports maritimes régionaux. Les enjeux de la valeur symbolique de la possession d'un pavillon national dans un contexte postcolonial l'emportèrent sur la logique communautaire. De même, pour expliquer en partie cet échec de maritimité, Albert Didier OGOULAT (1998) y va de son analyse sur les difficultés engendrées par cette initiative portant sur la création des flottes nationales. Pour l'auteur, l'option d'une flotte communautaire dont les prestations auraient consisté à faire du cabotage régional avant de se lancer par la suite dans le circuit des échanges internationaux aurait été une solution bien plus adéquate pour ces économies fragiles qui avaient besoin de se structurer. Ainsi, la précipitation vers une ouverture mondiale entraînera une concurrence féroce entre les armements de la région qui, adossés à des économies « moribondes » ne

pouvait espérer tracer un sillon durable sur une scène internationale très compétitive et caractérisée par des risques conjoncturels. De plus, toujours caractérisées par une faible participation au commerce mondial qui n'a jamais atteint 5%, ces économies continuent aujourd'hui d'incarner la théorie de « la détérioration des termes de l'échange » pendant que s'organise au niveau international de puissants acteurs (pays industrialisés et nouveaux pays industrialisés) sur les réseaux de flux de marchandises.

Il faut ajouter que ces pays n'ont pas forcément su saisir les réalités d'une dynamique mondiale du transport maritime. C'est le cas des mutations intervenues dans la structure du marché des services maritimes de gros tonnage. Il s'agit de trois changements majeurs : *« (i) une plus grande intégration des processus de production et de distribution ; (ii) une plus grande diversité des participants à l'industrie ; et (iii) le déclin du pouvoir commercial des conférences maritimes »* (AUDIGÉ, 1995). Pour ce dernier aspect qui nous intéresse, il symbolise le changement d'une époque en matière de transport maritime dont les acteurs régionaux n'étaient pas responsables à l'origine.

En effet, nul besoin de signaler que les conférences maritimes ont contribué à l'essor de leurs membres. Ces *« regroupements d'armateurs desservant les mêmes lignes, ayant conclu entre eux des accords de tarif, de trafic, d'organisation des dessertes, dans le but de maîtriser la concurrence »*[227] datent des années 1875 au moment où la navigation maritime des échanges internationaux commençait à se développer et où la concurrence entre armateurs rivaux faisait des ravages à certains endroits de la planète au sujet des taux de fret (ODIER, 1979). Ces compagnies maritimes qui offrent un service de transport de ligne régulière ont donc décidé depuis cette période de s'associer en conférences pour faire face aux réalités d'un marché fluctuant qui réclame des investissements de capitaux et de nouvelles technologies. Et depuis, avec les exigences d'investissement liées à la croissance des flottes, au rythme et à la nature des échanges, l'importance des conférences n'a cessé de croître en même temps que la diversification de leur fonction. Ainsi, l'échiquier international du transport maritime était dominé par les relations très clivées entre les pays du Nord qui maîtrisaient totalement les lignes régulières, et ceux du Sud, où les aspirations légitimes à plus de justice et de coopération véritable se heurtaient à la politique trop protectionniste et monopolistique des pays industrialisés.

Effectivement, la situation était telle qu'on avait d'un côté, les conférences des pays du Nord qui incarnaient l'égoïsme et le protectionnisme de façon ouverte en empêchant toute tentative de participation juste et équitable du tiers monde. De l'autre, les conférences dans les pays en voie de développement où la situation était fortement contrastée au sein de ces regroupements, car les compagnies maritimes appartenaient majoritairement aux pays industrialisés. Au travers de quelques conférences africaines, cette réalité paradoxale était bien présente par la faible participation des transporteurs africains au trafic total, contrairement aux transporteurs européens qui opéraient très souvent sous pavillon de complaisance, détenant une grande part du marché du trafic de ligne régulière de la CMEAOC/TM. Pour autant, il existait quand même des compagnies maritimes qui n'adhéraient pas aux conférences maritimes et donc qui pratiquaient généralement une tarification plus souple. Elles étaient qualifiées d'*outsiders*[228].

[227] Définition du Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Direction du transport maritime, des ports et du littoral, février 2002.

[228] Malgré son évolution dans le contexte actuel, à la base, le terme de compagnie *outsider* désignait les petits transporteurs qui offraient des services de qualité médiocre.

Aussi, dans les années 1975, la région de l'Afrique de l'Ouest était desservie par six conférences maritimes qui dans une logique de riposte face aux compagnies européennes nourrissaient à leur tour des tentations de protectionnisme de pavillon et de discrimination entre armateurs locaux et étrangers. Il s'agit des conférences suivantes : COWAC (Continent-West Africa Conference), UKWAL (United Kingdom-West Africa Conference), MEWAC (Mediterranean Europe-West Africa Conference), AWAFC (America-West Africa Conference), FEWAC (Far East-West Africa Conference) et CEWAL (Central and West Africa Line).

Mais, de façon générale, les enjeux qui recouvraient autrefois l'autonomie du pouvoir des conférences maritimes et leurs effets de structuration oligopolistique du transport maritime mondial échappaient à des gouvernements étatiques et c'est ce qui a entraîné certains d'entre eux – surtout du Sud - à réclamer un encadrement international des mesures. À ce sujet, les gouvernements des pays en voie de développement formant le *Groupe des 77* de la CNUCED s'étaient illustrés particulièrement dans cette requête qui, par obstination avait conduit à l'élaboration dès 1974 d'un Code de Conduite des conférences maritimes.

Véritable instrument d'entreprenariat entre des conceptions opposées du transport maritime, ce Code reflétait lors de son élaboration les ambitions et les structurations des conférences maritimes, c'est-à-dire un système qui cherchait à obtenir la fidélité des chargeurs dans un réseau de flottes nationales en leur faisant bénéficier d'une ristourne sur le taux de fret, et en minimisant au maximum une « concurrence étrangère » (lutter contre la concurrence des bateaux tramp et des compagnies en dehors des conférences)[229]. Face à un tel protectionnisme, il était donc difficile pour les compagnies indépendantes d'exister à côté des conférences. Par conséquent, le système de transport maritime mondial jusque dans les années 1970 reposait sur cette logique des conférences qui, malgré des divergences profondes, garantissait la stabilité du taux de fret et la régularité des services à travers une forme d'autorégulation à l'intérieur d'un même regroupement. Or, lors de l'entrée en vigueur du Code en 1983, le milieu maritime avait subi d'importantes mutations liées aux effets de la globalisation du commerce. Ainsi, pour les pays de la CMEAOC qui avaient érigé leur politique maritime sur certains éléments du Code portant par exemple sur la règle des 40/40/20[230], le pouvoir de négociation des conseils de chargeurs sur les taux de fret, ou encore le droit d'adhésion aux conférences desservant des États de l'Afrique de l'Ouest, il devenait difficile de continuer à fonctionner sur ces bases qui prônaient l'insertion au commerce mondial par le maintien absolu d'une flotte nationale et d'une concurrence maîtrisée entre compagnies membres à l'intérieur d'un regroupement. Car, *« … l'importance des conférences maritimes a sérieusement diminué au cours des deux dernières décennies du fait de l'émergence d'armateurs indépendants, et le développement d'accords commerciaux plus flexibles, tels que les « joint ventures » et la stabilisation des taux de fret. De plus, l'utilisation extensive des pavillons de complaisance et le renforcement des phénomènes*

[229] Cette concurrence est néanmoins autorisée au sein de la conférence. En réalité, la concurrence était exclue au sein d'une conférence pour ce qui concerne les taux de fret, mais les compagnies membres pouvaient se livrer une compétition pour ce qui est des services.

[230] Instaurée par le Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED, la règle dite « 40/40/20 » permet de répartir équitablement le fret sur les lignes régulières en attribuant 40% du trafic à l'importateur, 40% au pays-exportateur et 20% aux pays tiers (à la concurrence). Cette règle permettait aux États du Sud (majoritairement exportateurs) de garder une certaine marge de manœuvre face au poids considérable des pays du Nord (majoritairement importateurs) dans le transport maritime Nord-Sud.

d'intégration économiques régionaux ont rendu obsolète le principe de partage des droits de trafics » (AUDIGÉ, 1995).

Effectivement, la globalisation du commerce international des produits a été soutenue par d'importants développements technologiques (l'avènement de la conteneurisation et les échanges de données informatisées) ayant occasionné une accélération de l'accroissement des échanges maritimes et des changements au niveau des services. La régionalisation de ces échanges ouvre la voie à des perspectives nouvelles de renégociation des formes de partenariat entre pays appartenant à un même espace ou non. Et un des reflets de cette nouvelle tendance est la conteneurisation. Elle a porté un coup de grâce au système de conférences puisqu'elle a conduit à la généralisation des tarifs à travers une régionalisation portuaire parfois loin des espaces nationaux. Il devient également possible pour de puissants réseaux de chargeurs indépendants de négocier directement le taux de fret avec des armateurs hors des conférences et même subtilement à l'intérieur des conférences. Aussi, pour les petites et moyennes entreprises de chargeurs, le rôle de protection et d'intermédiaire pour l'accès des marchés que jouait les conseils des chargeurs s'effrite considérablement. Ce qui par conséquent fait courir à des entreprises de cette taille le risque d'avoir de plus en plus de difficultés pour avoir accès à des crédits financiers en cas de nécessité. Cette ère de la globalisation ouvre véritablement le champ à une logique de la survie du plus fort et par effets induits entraîne l'adoption de nouvelles stratégies de regroupement centrées sur des coopérations régionales renforcées. Or, les pays en voie de développement, en particulier ceux du golfe de Guinée, ont toujours eu du mal à insérer leurs économies maritimes dans cette dynamique mondiale compétitive.

Ainsi, au même titre qu'on peut attester de l'existence de pratiques maritimes traditionnelles bien avant l'arrivée des Européens et qui ont été déstructurées par cette intrusion, des tentatives de maritimité des économies ont également eu lieu dans le golfe de Guinée. Et, malgré les échecs enregistrés sur la continuité et le rayonnement de ces dernières, l'heure est au bilan des enseignements qu'on peut tirer à travers une logique de comparaison entre ces maritimités fortes et en expansion (Norvège et Chine) et celles balbutiantes aux profondeurs historiques altérées (des pays du golfe de Guinée) pour espérer contribuer au processus portant sur le façonnement de l'identité maritime nationale par la sécurisation.

VIII.1.3- Des leçons à tirer pour les maritimités du golfe de Guinée

Avant de tirer des leçons sur toutes les maritimités évoquées, il paraît important de présenter rapidement une synthèse des idées fortes qui caractérisent chacune d'entre elles à travers une analyse comparative.

VIII.1.2.3.1. Synthèse comparative des maritimités

Nous avons fait le choix d'étudier quelques aspects de l'expression de la maritimité dans des États qui, de prime abord, ne sont pas reconnus comme étant des puissances maritimes (traditionnelles) pour le cas de la Chine et de la Norvège, et encore moins pour les pays du golfe de Guinée dont la relation avec la mer se résume tout simplement à une aubaine géographique. Des États qui dans une configuration individuelle ou communautaire disposent tous d'une façade maritime et par conséquent de tous les attributs

que cela confère, mais à condition de savoir les valoriser. Ce qui apparemment n'est pas le cas de tous.

Pour nous, l'expression de la maritimité norvégienne s'est construite autour du potentiel de la pêche, du transport maritime, de l'offshore et aujourd'hui progressivement sur la vision prospective des enjeux des routes arctiques. Pour atteindre un tel niveau, le pays s'est d'abord appuyé sur une longue tradition maritime des peuples dont les origines historiques prédisposaient la mer à une solution de complément nourricier face à l'hostilité du relief et du climat. Ce qui fait la force de cette maritimité, c'est aussi la capacité à faire évoluer ces traditions dans l'ère du temps et de l'espace en façonnant des institutions nationales fortes, flexibles et aptes à saisir ou anticiper les tendances du monde maritime international. De même, par la volonté politique affichée, le pays n'a pas hésité à réinvestir le « gain de la mer » pour le développement des technologies et des innovations pour entretenir des secteurs maritimes de pointe sur lesquels toute son économie s'est adossée (pêche, transport maritime, offshore). Tous ces éléments traduisent le caractère moderne de cette maritimité résidant dans cette volonté à investir sans cesse dans une industrie qui permet toujours de repousser les limites de la connaissance et des technologies dans le domaine maritime avec des spécialisations bien ciblées.

Certes, moins discrète, l'expression de la maritimité de la Chine repose sur la puissance montante de sa marine de guerre et son influence dans le transport maritime international et ses appuis (ports, services maritimes, etc.). En effet, l'histoire maritime de la Chine est caractérisée par une succession d'ouverture et de fermeture. Par ce fait, les traditions maritimes chinoises, aussi lointaines soient-elles, ne sont pas épargnées par cette évolution en dents de scie qui traduit le changement de sa conception de la mer. Aussi, pour y arriver, le pays a su considérer le domaine maritime et ses enjeux comme un moyen d'ascension vers la puissance qu'elle souhaite atteindre en investissant idéologiquement et techniquement ce nouvel espace. De par une stratégie d'ouverture et de réformes de son économie intérieure, le pays a utilisé la mer comme vecteur de sa puissance en se concentrant sur les objectifs de sécurité de ses intérêts maritimes sur fond de lecture des enjeux géopolitiques et géostratégiques régionales et internationales. Mais à dire vrai, nous pensons que la logique maritime chinoise n'est pas si éloignée de celle des puissances maritimes traditionnelles occidentales qui se sont appuyées sur la *sea power* de l'amiral étasunien Alfred Thayer MAHAN. Cette faculté à s'adosser sur le pouvoir spécifique de la mer (richesses et potentialités) et à la puissance des flottes de combat est exactement la même qu'utilise la Chine en y ajoutant les leviers de la mondialisation comme l'illustre sa diplomatie conquérante dans l'optique de sécuriser son accès au transport maritime ainsi que son approvisionnement des matières premières. Mais, pour autant, les logiques de maritimité de la Norvège et de la Chine se rejoignent sur certains points malgré le fait qu'elles utilisent des voies différentes.

Au-delà des nombreuses similitudes, nous ne retenons que l'objectif final qui les gouverne : conquérir le monde avec ses atouts socio-culturels, politico-économiques, stratégiques, etc. Cette phase de la vision planétaire passe toujours d'abord par une période de maturation du contexte national qui elle-même est le processus d'emboîtement de trois niveaux : la prise de conscience des atouts culturels des peuples et de leur milieu (espace et ressources), le processus qui consiste à créer une dynamique interrelationnelle entre le profil culturel et la mise en valeur du milieu, autrement dit ce que nous qualifions de « sensibilité valorisante » aux atouts (ou faiblesses) du milieu, et enfin, l'institutionnalisation des points

forts de cette dynamique de mise en valeur. C'est exactement ce processus qui est reflété par ces maritimités d'aujourd'hui lorsqu'on observe la Norvège et la Chine. Á l'échelle nationale, les États identifient d'abord le potentiel culturel des peuples en rapport avec les richesses et les potentialités de la mer, puis ils veillent à valoriser les relations susceptibles d'être des axes forts des logiques maritimes, d'où la spécialisation de certains secteurs (transport maritime, pêche, etc.), et enfin, le processus qui permet par tous les moyens possibles d'enseigner ou pratiquer ces logiques qui est une volonté de perpétuation. Il ne faut jamais ignorer que cette logique d'ancrage national reste toujours sensible aux lectures internationales du secteur maritime. Ce qui permet de soulever un autre aspect commun entre les deux pays : la question de la sécurisation maritime au cœur de ces maritimités.

Même si le caractère militaire opérationnel semble plus prégnant pour la maritimité chinoise, il ne faut pas se faire d'illusion sur une quelconque omission des facteurs de sécurisation maritime dans l'expression de la maritimité norvégienne. Le développement de ces deux maritimités exige d'assurer des conditions de sécurisation maritime aussi bien pour les activités que pour l'espace qui est leur support. Par ce fait, la corrélation entre ces maritimités et la question de sécurisation est assez évidente car aucune expression maritime ne peut se développer dans des eaux insécurisées et peu fiables. À ce titre, on peut relever que, peut être moins que la Chine, l'engagement de la Norvège dans l'élaboration et la ratification des textes internationaux sur la protection de l'environnement marin n'est plus à démontrer. Sur cet aspect ainsi que sur la nécessité d'assurer des conditions de sûreté des routes arctiques, la Norvège entend bien porter ses préoccupations de sécurisation maritime bien au-delà de ses frontières comme une des expressions de la puissance de sa maritimité. Et pour la Chine, cela reste bien évidemment une marque de fabrique qui, pour l'instant, garde certainement encore trop un caractère opérationnel incarné par les multiples orientations de sa marine économique et militaire. La sécurisation est donc également au cœur de ces maritimités fortes et en expansion. Ce qui par la même occasion prouve à suffisance que ces États maîtrisent le « triple S maritime », notion sur laquelle nous reviendrons. Or, ce n'est pas le cas des pays du golfe de Guinée.

À travers l'histoire, nous avons démontré que les peuples de la façade atlantique africaine en général, plus précisément du littoral de l'Afrique de l'Ouest entretenaient des relations avec la mer bien avant l'arrivée des Européens. La dynamique organisationnelle de ces sociétés littorales atteste déjà de l'existence d'une forme de maritimité qui ne saurait se confondre avec les formes actuelles, mais dont le caractère affirmé ne doit pas être sous-estimé, et encore moins, surestimé par rapport à la logique d'institutionnalisation qui prévaut actuellement pour identifier la posture d'un État dans son rapport avec la mer. Malgré l'intrusion déstructurante des Occidentaux avec les effets traumatiques liés à la traite négrière, certaines connaissances, surtout sur la pêche, ont quand même traversé des siècles d'histoire sans pour autant parvenir à une véritable industrialisation. L'avènement des États qui a succédé à l'ère des royautés n'en fut pas forcément plus rayonnant pour ce qui est de l'intérêt porté à la mer parce que les stratégies exprimées se sont soldées par des échecs pour des raisons internes, propres aux Africains (où l'on retrouve encore ce déficit de culture maritime et bien d'autres facteurs), mais également externes, celles qui sont liées à un changement d'époque non maîtrisé à propos du transport maritime mondial.

En fait, si l'on s'en tient aux observations faites sur la description et la synthèse des pays du golfe de Guinée, ce sont des maritimités balbutiantes aux profondeurs historiques altérées, mais dont le processus de construction mérite fortement d'être nourri d'espoir et

d'enseignements au regard des richesses et des potentialités maritimes à développer. Avec des atouts similaires à la Norvège et la Chine, leur rayonnement maritime aurait pu tendre vers un tel développement. Il va s'en dire qu'il y a des leçons à tirer de ces exemples pour les maritimités des pays de la région, particulièrement sur la formation d'une identité maritime nationale par la sécurisation maritime.

VIII.1.2.3.2. Des leçons pour la maritimité des pays du golfe de Guinée

Au regard des maritimités évoquées, trois leçons méritent d'être tirées pour la construction du processus de maritimité des pays du golfe de Guinée, notamment pour ce qui est de l'identité maritime nationale par la sécurisation. Il s'agit d'abord, d'assimiler l'idée selon laquelle « la maritimité s'acquiert par un processus : elle ne renvoie pas à un état de situation initiale », puis, d'identifier ce qui fait l' « ADN maritime culturel d'un peuple », et enfin, le forger et donner à ce dernier un caractère flexible à l'épreuve des mutations du domaine maritime contemporain.

La maritimité d'un État ou d'une communauté s'acquiert par un processus : elle ne renvoie pas à un état de situation initiale. En effet, nul ne naît marin, on le devient. Cela est valable pour tous les États côtiers et les communautés littorales qui entretiennent aujourd'hui des rapports privilégiés et rayonnent avec la mer comme la Chine et la Norvège (États maritimes), et pour ceux qui espèrent un jour atteindre un tel niveau (États côtiers du golfe de Guinée).

D'abord, il faut faire remarquer historiquement que c'est par des réalités circonstantielles pour les besoins de se nourrir que les peuples ont été poussés vers la mer. Jean DEVISSE (1989) ne manque pas de le signaler en évoquant certes une ruée vers la mer moins intense pour les Africains que pour les exploitants en Europe et en Asie septentrionale :

« Peut-être, tout d'abord, faudrait-il remarquer que les cultures qui ont conquis des espaces maritimes et les ont ensemencés, au péril de nombreuses vies, de trajets et d'îles paradoxalement occupées parfois, sont souvent celles des peuples à qui la terre a refusé un environnement aisé et une nourriture abondante. Les peuples exploitants de la mer, en Europe et en Asie septentrionale ont souffert, jusqu'aux 10 000 dernières années, de l'exiguïté des sols libres de glace ; ils n'ont pas été beaucoup mieux lotis jusqu'aux derniers millénaires. Les stratégies de conquête et d'exploitation de la mer semblent liées, historiquement, à des difficultés de tous ordres à nourrir les communautés humaines grâce aux ressources de la terre ». En Afrique, *« (…) La raréfaction de l'eau depuis 3 000 à 4 000 ans dans certaines régions du continent n'a pas modifié substantiellement les équilibres alimentaires ; elle a contraint l'homme à abandonner certaines régions où l'eau de surface a disparu. Cependant, au moment même où l'abondance intérieure du continent permet de se passer des risques de mer pour la nourriture, la côte, riche en coquilles et en poisson, fait l'objet d'une exploitation sans précédent connu ; depuis – 6 000 à peu près, les côtes de l'ouest de l'Afrique font l'objet d'une exploitation considérable et très sélective de tel ou tel type de coquillage ».* Ainsi, « *(…) On peut en tout cas tenir pour assuré : a) que depuis le retour d'humidité de l'holocène (10 000-2 000 BP) la nourriture fournie par la pêche en eau douce a donné aux Africains une base de nourriture suffisante pour qu'ils n'aient pas besoin de courir des risques de mer supplémentaires ; b) qu'ils n'ont pas négligé pour autant,*

chaque fois que l'opportunité est apparue, les ressources marines offertes par des côtes découpées et de belles plates-formes continentales ».

En clair, les Africains n'ont aucun complexe à avoir sur les prétendues origines qui leur confère une vocation terrienne « innée » puisque cette dernière est une caractéristique commune à l'évolution de tous les peuples côtiers. Tous à l'origine étaient des peuples de la terre. C'est donc une note d'espoir pour ces pays du golfe de Guinée qui peuvent être tentés de considérer l'état actuel de leur maritimité comme une fatalité ou une situation irréversible. Cependant, il faut admettre que si le premier rapprochement des peuples de la mer s'est fait sur une démarche « classique » de l'évolution des sociétés côtières, le second qui consiste à penser les richesses et les potentiels de l'espace de par cette position privilégiée relève d'une démarche dynamique et consciente par un processus affirmé à inscrire dans la pérennité. Démarche que chaque pays du golfe de Guinée devrait assimiler selon ses réalités. Pour amorcer un tel éveil, il est certain que le poids des traditions maritimes constitue toujours la base d'un tel processus dynamique de l'État.

Identifier ce qui fait l' « ADN maritime culturel d'un peuple ». En réalité, tous les peuples ayant été en contact avec l'espace maritime ont toujours traduit cette relation originelle par le fait de considérer la mer comme moyen de communication par excellence pour le développement du commerce, mais aussi comme une source de richesses dont la pêche reste l'activité traditionnelle principale[231], et enfin, la nécessité (ou non) de développer une flotte de combat capable de défendre les enjeux de la pêche et du commerce. La nécessité de développer des flottes de pêche et/ou de commerce et/ou de combat a toujours été au cœur des stratégies traditionnelles d'appropriation des espaces maritimes et de leurs enjeux. Ce qui n'est pas totalement différent du fondement des stratégies contemporaines malgré l'introduction de nombreux leviers liés à la mondialisation et à la fragmentation. Ainsi, s'appuyer sur les valeurs traditionnelles des peuples sur ce triptyque (pêche, commerce, naval) comme socle d'un processus de construction de la maritimité est une bonne chose, mais en identifier les axes forts culturels pour forger les jalons du rapport à la mer est encore mieux. C'est ce que nous qualifions d' « ADN maritime culturel d'un peuple ».

En effet, au-delà du fait que le commerce, la pêche et la flotte de combat sont des complémentarités qui obéissent à une même logique d'appropriation du domaine maritime, il semble que les peuples/États côtiers gardent une sensibilité différente de cet objectif. Ce n'est donc pas un hasard si contrairement à la Norvège, l'expression forte de la maritimité chinoise se base sur la sécurité avec la puissance montante de la marine de guerre et les appuis de son commerce maritime et son approvisionnement des matières premières. Les vecteurs de la puissance à retrouver s'appuient sur la tradition maritime d'une civilisation millénaire qui entretenait un sentiment hégémonique qui par la suite a été perdu avec l'arrivée des Européens. Par conséquent, la nécessité de réinscrire cette culture hégémonique frustrée peut passer par la « force » comme l'atteste la montée en puissance de sa marine de guerre et son imposant dispositif de représentativité dans le transport maritime mondial. Á l'inverse, la Norvège cible avec constance le rayonnement du transport maritime et ses dérivés parce que le déplacement par voie maritime était de loin le moyen le plus aisé et le plus sûr pour se déplacer dans le pays dès le XIX^{e} siècle (reliant les villes côtières du nord au sud)[232]. Ce qui a

[231] Aujourd'hui s'ajoute l'exploitation pétrolière et bien d'autres richesses et potentialités.

[232] Aujourd'hui, malgré l'amélioration d'autres moyens de transport (ferroviaire, aérien et routier), l'Express côtier continue de jouer un rôle majeur dans le réseau de communication norvégien.

favorisé non seulement une flotte marchande performante mais a également eu des effets structurants sur la forme actuelle du territoire avec la naissance de la ligne de l'Express côtier (*Hurtigruten*) comme le démontre Jacques GUILLAUME (2010).

Les pays du golfe de Guinée devraient s'inspirer de ces exemples car nous avons prouvé qu'ils avaient des liens traditionnels avec la mer bien avant même l'arrivée des Européens. Outre le fait d'avoir évoqué d'autres raisons, leur tentative de maritimité à l'aube des indépendances a cruellement souffert du poids des traditions maritimes. Pourtant, les organisations sociétales reflétaient une forme de culture maritime basée sur le triptyque évoqué mais dont chaque peuple incarnait certainement une spécificité. Une double démarche consisterait donc à s'appuyer simultanément sur la base des traditions dans les domaines de la pêche, du commerce et de la flotte navale d'une part, et sur la nécessité de rechercher les axes forts de cette culture pour l'ériger en identité maritime nationale, d'autre part. Nous restons convaincus que cette « ADN maritime culturel » existe au sein des peuples côtiers de référence à travers chaque pays du golfe de Guinée d'une part, et qu'à partir de ce socle, on peut y apporter des éléments nouveaux adaptables à l'ère du temps et de l'espace, d'autre part. Il ne s'agit donc pas uniquement de l'extirper des entrailles historiques dans son état brut, mais également de la refaçonner ou d'oser réinventer cette culture maritime. Pour cela, il faut d'abord identifier dès les origines ce qui a toujours été - et qui peut être se manifeste même aujourd'hui de manière inconsciente - le profil génétique maritime d'un ou des peuples et qui constituerait la colonne vertébrale d'une réflexion institutionnalisée par l'État. À cet effet, tous les acteurs de la mer, africains et du monde entier, sont invités à s'unir dans un caractère scientifique interdisciplinaire en utilisant toutes les sources pour entreprendre cette quête.

Ainsi, ce qui mérite d'être précisé, c'est qu'au-delà de la maîtrise de ce triptyque (commerce, pêche, naval), tous les peuples n'ont pas eu la même sensibilité sur l'approche du milieu maritime avec le temps et les reconfigurations spatiales. C'est la capacité des peuples/États à faire évoluer ces traditions maritimes qui fait la différence.

La capacité à sentir un changement d'époque dans le monde maritime. Lorsqu'on ne peut être à l'origine d'un mouvement entraînant un changement de paradigme maritime, il faut au moins se donner les moyens de suivre cette tendance avec son identité culturelle au risque d'être toujours à la remorque, voire déconnecté de cette dynamique. Pendant que cette force rapide d'invention, d'innovation technologique et d'anticipation, caractérise la vision maritime des pays industrialisés, ceux du tiers-monde en général, du continent africain en particulier, et plus encore du golfe de Guinée s'inscrivent dans une dynamique non pas contraire, mais très lente, si lente pour ces derniers qu'elle est à peine perceptible au concert mondial des nations de la mer. Pourtant, il ne fait pas l'ombre d'un doute que le domaine maritime joue un rôle accru dans les économies nationales et l'organisation spatiale des populations sur le littoral. Ces erreurs ne sont pas commises par la Norvège et la Chine qui investissent leur « gain de la mer » pour créer et entretenir des logiques de maritimité. Le premier apparaît comme un véritable modèle européen – voire mondial - de bonne gouvernance des revenus engendrés par l'exploitation pétrolière et du gaz depuis les années 1970. Le second quant à lui, n'ayant pas ces mêmes richesses, mise non seulement sur leur importation mais aussi sur sa capacité à créer un environnement national, à favoriser l'installation des capitaux étrangers, et par la même occasion, un transfert de connaissances et de technologies innovatrices qui lui permettront de sentir un changement d'époque du domaine maritime, peut être même, en être à l'origine. En d'autres termes, c'est le bon investissement des revenus engendrés par les richesses et les potentialités de la mer qui

permet de créer un environnement propice à l'éclosion des intelligences capables de penser le milieu et ses enjeux à différentes échelles, et de tenir l'État en alerte des changements susceptibles d'intervenir.

Au regard des effets dévastateurs sur les économies maritimes régionales liés au changement d'époque du transport maritime avec la fin des conférences, il semble de toute évidence que ce capital humain, technique et financier mérite d'être renforcé. Avec des richesses et des possibilités maritimes presque identiques à la Norvège, les États du golfe de Guinée sont vivement interpellés à bien investir leur « gain de la mer » au lieu d'en faire une source de malédiction en nourrissant la théorie du paradoxe de l'abondance. Ces investissements permettent de créer une sorte de spirale de la maîtrise du domaine marin par des innovations technologiques et des connaissances qui repoussent sans cesse le niveau d'exploration et d'exploitation des richesses et potentialités maritimes. C'est ce capital qui permettra de faire évoluer dans le temps et dans l'espace la culture maritime dans l'ensemble et plus particulièrement l'« ADN maritime culturel d'un peuple » en façonnant des institutions nationales fortes, flexibles et aptes à saisir ou anticiper les tendances du milieu maritime régional et international.

En conclusion, les pays du golfe de Guinée doivent comprendre que la maritimité est un processus mais qu'ils leur reviennent d'enclencher de manière consciente cette démarche en s'appuyant sur des axes forts des traditions maritimes tout en les adaptant aux exigences du monde maritime actuel. Une telle initiative mérite d'être inscrite dans le procédé global d'une stratégie nationale de sécurisation maritime.

Section 2 : Une stratégie nationale de sécurisation maritime

Il devient impératif pour les États côtiers d'élaborer une vision maritime applicable sur le terrain afin de considérer l'espace et ses activités dans un *continuum* du territoire national avec une conception et des rapports moins réducteurs d'un milieu aux richesses, possibilités et potentialités énormes, comme c'est le cas dans la région du golfe de Guinée. Pour ces pays, cette démarche s'inscrit dans un objectif qui peut considérer la sécurisation maritime comme une approche pour des relations beaucoup plus sensibles de l'État avec la mer au-delà du caractère de prédation des ressources et du caractère statique du positionnement géographique. Contribuer à travers une approche théorique – et dans une moindre mesure méthodologique - à cet idéal maritime de l'État côtier du golfe de Guinée est l'objectif de cette section.

VIII.2.1- Définition de la stratégie nationale de sécurisation maritime

Dans l'optique d'asseoir une approche plus intégrante des rapports entre l'État et la mer dans les pays du golfe de Guinée, des concepts tels que la stratégie nationale et la sécurisation maritime méritent d'être brièvement présentés. Il est également indispensable de décliner les priorités et les objectifs de cette stratégie nationale avant de présenter les moyens devant servir à son exécution.

VIII.2.1.1. Stratégie nationale et sécurisation maritime : des concepts à réfléchir

a) La stratégie nationale : du « national spatial » au « national théorique »

Dérivée du grec *stratos* qui veut dire « armée/troupe » et de *agein* qui signifie « conduire », la stratégie est étymologiquement définie comme *« l'art de conduire une armée et, plus généralement, l'art du commandement »* (COUTAU-BÉGARIE, 1999). Ce qui prouve la prédominance du champ militaire dans les origines de ce concept. Mais sa définition a évolué, empruntant aujourd'hui divers couloirs dans de nombreuses disciplines, notamment dans le cas présent où il fait référence à la conception et à l'action planifiée en vue d'atteindre un objectif précis.

Quant au terme « national », il vaut mieux circonscrire sa compréhension, non seulement à l'espace délimité par des frontières terrestres et maritimes reconnues (territoire national), mais aussi à l'identité propre à un État capable ou non de l'exporter au-delà des frontières marquantes de son territoire souverain (DUQUESNE, 2012)[233]. Il s'agit donc de la fusion de la conception du « national théorique » avec celui du cadre « spatial ». Le « national théorique » serait cette capacité à influencer ou à se laisser influencer par des facteurs externes aux logiques du « national spatial » ou territorial. Ce qui implique la maîtrise des dynamiques sur une échelle spatiale multiscalaire et des logiques et visions incarnant la posture d'un État. L'État est donc appelé à affirmer cette double territorialité qui fait référence aux marqueurs de son territoire national mais également au-delà en gardant une capacité d'ouverture et d'intégration à un environnement régional et international sans perde son identité.

Ainsi, théoriquement, la stratégie nationale est *« une autonomie stratégique de la pensée et des moyens de la pratiquer »* comme le suggère Frédéric CHARILLON (2012)[234]. Spatialement, elle se focalise d'abord sur le cadre national avant d'envisager toute autre externalité car le territoire national constitue le noyau de sa réflexion et de son application. La conception spatiale de la stratégie nationale doit donc évoluer pour s'inscrire d'abord dans le territoire et ensuite dans l'« espace d'influence ». Elle est donc l'incarnation d'une approche évolutive et multiscalaire par le bas dans un cadre local, puis national avant d'envisager sa capacité d'intégrer les facteurs externes qui relèvent d'un cadre communautaire où l'État doit affirmer sa position.

Aussi, malgré les ambitions prédominantes de cette forte territorialité, la stratégie nationale n'est pas incompatible avec des logiques communautaires à d'autres échelles à condition de veiller à leur synergie et qu'elle puisse s'affirmer sans entrave aux autres stratégies afin de former l'identité de la stratégie du cadre de concertation concerné. Il ne faut donc pas avoir peur de focaliser sa conception et son exécution d'abord sur l'État à l'heure des dynamiques de regroupement étatique et des interdépendances relationnelles. Car, en réalité, il n'existe pas autant de stratégies nationales que d'États. Ce sont plutôt des catégories de postures dominantes. Pour Jolyon HOWORTH (2012)[235], l'influence d'une pensée

[233] Prise de note personnelle portant sur les propos du discours de J.-M. DUQUESNE (Gouverneur de Paris) au colloque IRSEM-EDG *« Peut-il encore y avoir des stratégies nationales ? »*, Paris, 14 novembre 2012.
[234] Prise de note personnelle portant sur les propos de la communication de F. CHARILLON au colloque IRSEM-EDG *« Peut-il encore y avoir des stratégies nationales ? »*, Paris, 14 novembre 2012.
[235] J. HOWORTH, *idem*.

nationale peut donc profiter à la région, et le rayonnement de la pensée régionale à son tour peut donner une identité cadre à cette échelle et peut être même plus grande.

Par conséquent, il est nécessaire de décliner des priorités pour permettre de dégager les moyens de leur exécution. C'est donc là les déclinaisons préalables d'une pensée stratégique sensée s'appliquer par l'action. Cependant, il faut aussi penser à la réévaluer lorsque cela devient nécessaire. Sa conception depuis la base doit impliquer tous les acteurs, même si sa pratique doit être laissée à des acteurs particuliers selon les domaines concernés (militaire, économie, etc.) comme le précise Benoît DURIEUX (2012)[236].

En clair, la stratégie nationale, vue comme la conception et l'action planifiée dans le but d'atteindre un objectif précis, s'étale d'abord sur le territoire national de l'État tout en gardant une marge de manœuvre pour intégrer des facteurs externes. Il est donc nécessaire de lui décliner des priorités et des moyens de conception et de mise en œuvre tout en veillant à la réévaluer au besoin. À l'échelle d'un État, cette stratégie nationale exige la prise en compte de toutes les stratégies sectorielles. Chaque problème soulevé doit ainsi avoir un schéma de résolution dont l'arrière-plan est de répondre à l'objectif final de la stratégie nationale.

Dans notre cas, la stratégie nationale est donc non seulement le caractère opérationnel mais aussi la conception de l'action spatiale planifiée et de la gestion des activités dont l'objectif final est d'aboutir à des relations plus sensibles entre l'État côtier et la mer. Une véritable vision d'ensemble qui associe simultanément les orientations spatiales et stratégiques dans un caractère évolutif et multiscalaire. Il va s'en dire que les pays du golfe de Guinée sont d'abord considérés comme des entités individuelles avant d'envisager une stratégie à l'échelle communautaire qui, elle-même ne devrait pas être incompatible avec les logiques locales et nationales, ou même internationales. L'élaboration de cette stratégie nationale par chaque État devrait garder une flexibilité pour intégrer les facteurs externes sans perdre son identité.

Face à l'amorce de cette tentative de définition de la stratégie nationale, la notion de sécurisation mérite également d'être recentrée.

b) La sécurisation : l'indispensable besoin de sécuriser le littoral et la mer sous pression

Divers contenus définitionnels du concept de « sécurité » restent très contestés, mais le sens générique semble faire référence à l'acte ou l'état d'autonomie, surtout à l'absence de menaces comme le fait constater la distinction établie par Arnold WOLFERS (1962) en évoquant le caractère objectif ou subjectif : *« Dans un sens objectif, la sécurité mesure l'absence de menaces pesant sur les valeurs acquises ; dans un sens subjectif, elle désigne l'absence de peur que ces valeurs soient attaquées »* (WOLFERS, 1962 cité par BALZACQ, 2003). Aussi, pour Thierry BALZACQ (2003), la « sécurisation » *« (…) renvoie au fait de rendre plus sûr un objet, un espace ou un sujet donné »*, autrement dit, c'est *« l'art de sécuriser, c'est-à-dire l'art de mobiliser un ensemble de moyens financiers et humains afin de mettre en œuvre une gamme de pratiques permettant de fiabiliser un espace sociopolitique spécifique »*. Dans ce cas, la sécurisation est une opérabilité de la sécurité tant au niveau de sa conception que de sa mise en application.

[236] B. DURIEUX, *idem*.

Ainsi, selon nous, le contenu du terme sécurisation reste quelque peu incomplet selon cette approche à cause de l'unique considération de la notion de menace, peu importe les efforts à élargir le contenu de cette dernière. L'absence de danger est un fait affirmé de la sécurité, et par conséquent l'identification préalable de la menace ou ce qui représente le danger. Or, ce qui est interprété comme pouvant être un danger relève justement du caractère du risque comme degré de probabilité de survenance d'une menace entant que dommage à infliger (provenant de l'être humain ou d'un phénomène naturel (risque naturel)). Et, ce paramètre semble être absent de la définition de sécurisation de Thierry BALZACQ (2003).

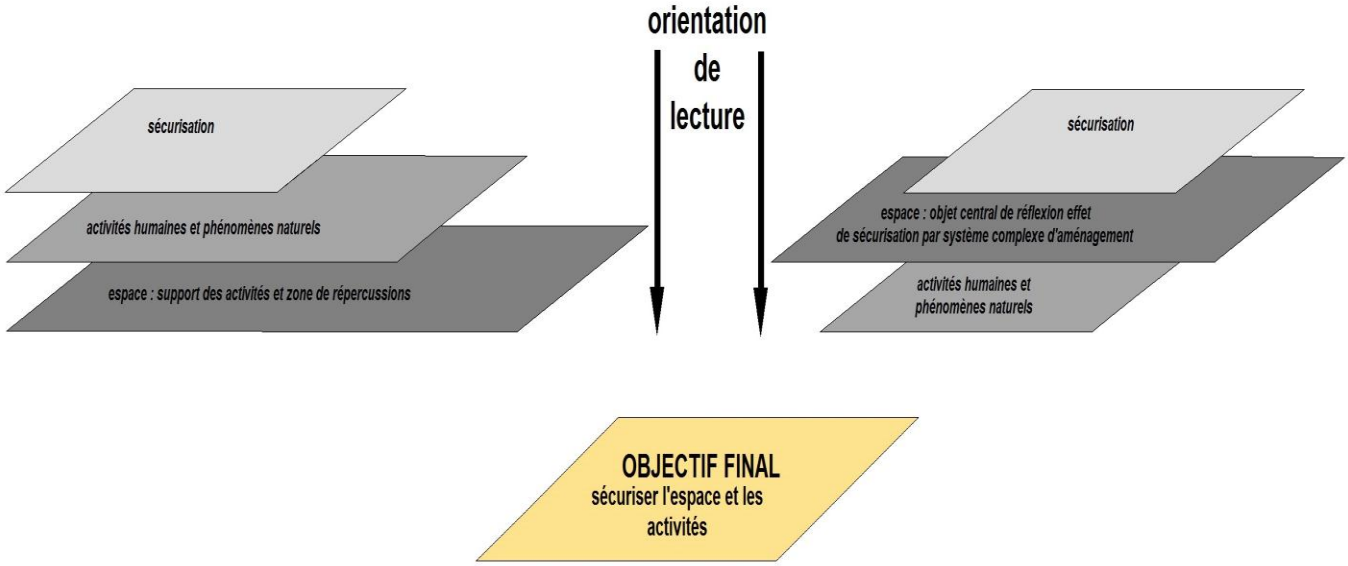
La sécurisation dont il est question dans notre travail tient compte de ces deux notions que sont la menace et le risque dans le caractère du danger. Pour autant, les réalités auxquelles renvoient ces deux notions ne sont pas aussi distinctes selon le domaine dans lequel elles sont abordées. Le domaine maritime n'échappe pas à ce foisonnement de définitions, même s'il retient particulièrement les risques naturels, technologiques ou anthropiques conformément aux potentielles menaces qu'ils représentent pour l'homme et son milieu. Ainsi, dans le cadre de cette analyse, la sécurisation renvoie conceptuellement au besoin d'assurer l'absence de la menace et la réduction du risque dans l'expression de la maritimité. Il va s'en dire que cette notion considère le rapport espace et société dans un sens large (acteur, activité, espace, système, etc.).

Or, nous avons utilisé fréquemment tout au long de ce travail le binôme « sécurité-sûreté » maritime ou le concept sécurisation maritime pour désigner un état, des situations et des actes qui renvoient tour à tour à de l'absence d'initiatives ou à des initiatives malveillantes et involontaires, et de la nécessité de protéger l'environnement marin. En réalité, le constat qui se dégage par cette approche est que ce sont surtout les activités qui recouvrent ce besoin de sécuriser en considérant l'espace comme support.

Cette logique sécuritaire a longtemps porté – et se concentre encore pour beaucoup à l'heure actuelle - sur la dynamique des activités dans l'espace dans sa conception la plus large, en l'occurrence, l'espace théorique d'influence maritime qui inclut aussi bien l'avant-pays, le littoral (espace portuaire) et l'arrière-pays d'un port pour retenir le fameux triptyque de Jacques MARCADON (1988). On peut donc dire que c'est l'activité humaine (industrielle ou artisanale) ou le phénomène naturel (évènements de mer) qui conduit le chercheur à poser un regard sur l'espace comme support d'accueil ou de répercussion de l'impact pour envisager la sécurisation. En d'autres termes, l'objet d'une analyse de la sécurisation repose sur l'appréhension de l'activité humaine (ou l'absence d'activité) ou du risque d'impact du phénomène naturel qui s'exprime dans un espace donné. C'est donc l'activité qui de prime abord suscite l'intérêt de la sécurisation et non son support spatial. Nous pensons effectivement que c'est cette approche de la sécurisation par l'activité qui est la plus courante à l'heure actuelle et qui incontestablement donne ce caractère pluridisciplinaire aux questions de sécurité et de sûreté maritimes. Par différentes approches, de nombreux domaines scientifiques contribuent à « sécuriser » la dynamique de ces activités ou l'impact de ces phénomènes sur un espace donné.

Cependant, de nos jours, au-delà du caractère prédominant qui cherche à garantir le développement durable avec des concepts tels la Gestion Intégrée des Zones Côtières

(GIZC)[237], la Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral (GIML)[238] et la Planification Spatiale Maritime (PSM), il semble que la sécurisation peut aussi y jouer un rôle primordial. Ces ambitions de politiques de « gestion » et de « planification » intégrées des espaces et des activités littoraux et maritimes peuvent permettre de redonner à la géographie, la géopolitique et la géostratégie[239] une place de choix (sans exclure l'interdisciplinarité) en replaçant l'espace comme objet central de la réflexion (**Figure 29**).



Conception : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013 Réalisation : Riwan KERGUILLEC, 2013

Figure 29 : La sécurisation maritime dans la réflexion spatiale

En effet, il semble de toute évidence que l'anthropisation du littoral et la forte fréquentation et l'occupation de l'espace maritime liés aux anciens usages (pêche, navigation, activité pétrolière, etc.) et aux nouveaux (AMP, énergies marines renouvelables : parc éolien, aquaculture offshore, etc.), sans oublier les risques et menaces grandissants, obligent à réaménager les espaces pour leur partage et à repenser les enjeux sociaux, économiques et environnementaux de cette cohabitation. Il en résulte que la réalité de gestion et

[237] Terme issu de la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement organisée en 1992 à Rio de Janeiro (Conférence de Rio 1992). La spatialisation du terme porte sur la zone côtière uniquement.

[238] Le concept de GIML a été préconisé en 2009 dans le cadre du livre bleu « stratégie nationale pour la mer et les océans » du Grenelle de la mer. Il vise à répondre aux limites spatiales de la GIZC en élargissant la bande côtière en mer afin de mieux prendre en compte l'espace maritime.

[239] Au-delà des termes GIZC, GIML et PSM, c'est l'apport des trois champs disciplinaires (géographie, géopolitique et géostratégie) dans lesquels nous évoluons qui est au cœur des nouvelles réflexions sur l'évolution du monde par une entrée spécifique sur « la carte et « le savoir-penser-l'espace » ». Il est donc possible pour la géographie et ses spécialités de contribuer à la réflexion moderne par une tendance de la dynamique spatiale et des activités à travers les orientations des choix politiques stratégiques. Voir l'article de C. DAUDEL, 2005, *Les termes de l'échange. Géographie, géopolitique et géostratégie*, site internet : www.stratisc.org.

d'aménagement terre-mer n'est pas évidente à saisir comme le prouvent les difficultés de mise en œuvre de la GIZC. Mais une chose est certaine, ce réaménagement sur l'espace et ses activités en mer ou sur le littoral devient indispensable à l'heure actuelle. C'est dans ce contexte qu'intervient le concept de la PSM qui complète les limites d'application spatiale de la GIZC (de CACQUERAY, 2011).

La PSM renvoie donc à l'espace maritime et se définit comme *« un processus public consistant à analyser et à planifier la répartition des activités humaines pour atteindre des objectifs économiques, environnementaux et sociaux »* (Commission des communautés européennes, 2008 ; UNESCO, 2009b). En effet, *« la PSM apparaît comme un « nouveau » moyen d'organiser, de façon intégrée et durable, les usages de l'espace maritime, et de réguler les conflits d'usages afin d'équilibrer les besoins sociaux, économiques et environnementaux. Comme la GIZC, il s'agit d'un processus participatif, stratégique et prospectif »* (de CACQUERAY, 2011). Dans cette configuration, l'espace n'est pas qu'un simple support aux activités, mais également un espace-projet pour l'installation, la cohabitation, la gestion et la planification intégrée des activités, et même dans une large mesure, appréhender les menaces et de l'impact des risques naturels côtiers (tempête, érosion côtière, etc.) et anthropiques. Autrement dit, l'espace devient l'objet central (et non l'activité) appréhendé comme un système d'aménagement ou de transformation du territoire dans le but de produire la sécurisation. Si l'espace est ainsi au centre de la réflexion, on peut alors y voir le caractère sécuritaire dans ces logiques de systèmes de planification et de gestion.

Ainsi, au-delà de l'objectif visé du développement durable dans ses ambitions prospectives, c'est également la sécurisation maritime qui peut être directement ou indirectement recherchée à travers le besoin d'aménagement de l'espace et d'harmonisation des activités pour la gestion des conflits potentiels pouvant traduire un état d'insécurité. La recherche de l'absence et la réduction du risque et de la menace sont là des réalités qu'on peut prendre en compte dans ces processus de gestion et de planification par la GIZC, la PSM et aussi la GIML.

Cependant, il ne faut guère se faire d'illusion sur l'objectif final de l'une ou l'autre approche de la sécurisation à travers une entrée par l'activité ou par l'espace comme objet central : elles renvoient toutes les deux à sécuriser par la gestion et la planification des activités et de l'espace en mer et sur le littoral. Un tel objectif demande à l'État et à tous les autres acteurs de se doter de tous les moyens possibles pour penser et assurer la gestion et la planification des espaces et des activités maritimes et littorales en vue d'une sécurisation. C'est en cela que l'orientation stratégique des politiques publiques est un préalable qui permet d'évaluer ce caractère sur l'absence et la réduction du risque et de la menace. L'enjeu de cette orientation politique stratégique intégrante de la sécurisation est d'aboutir à une dynamique territoriale politisée pour offrir de façon continue des solutions aux acteurs et aux modèles de gouvernance.

En cela, la sécurisation maritime est donc devenue un véritable « Enjeu » pour de nombreux pays du monde, et plus encore pour ceux du golfe de Guinée où l'opportunité d'affirmer « un » rapport à la mer devrait se dessiner par ce caractère d'absence et réduction du risque et la menace.

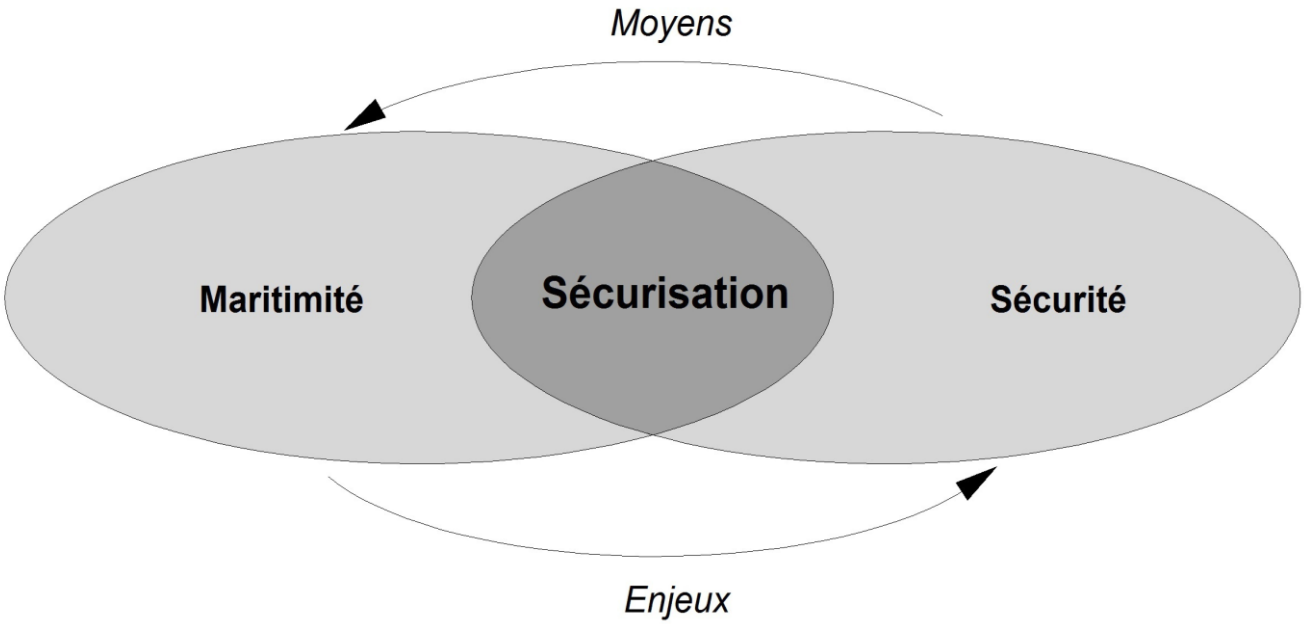
Effectivement, *« au sens initial, un enjeu est ce que l'on met en jeu, donc ce que l'on peut gagner ou perdre. (…) Par ailleurs, l'enjeu est non seulement ce qui motive l'acteur en*

tant qu'objectif à atteindre, ce peut être aussi une condition (ou un ensemble de conditions) lui permettant d'atteindre l'objectif fixé », nous dit Stéphane ROSIÈRE (2003). L'enjeu est donc l'intérêt qui justifie la convoitise. De ce fait, la sécurisation représente un véritable enjeu car elle n'est certes pas dans notre cas d'étude un objet ou une position, mais l'intérêt pour un État de présenter l'image sécurisé et sécurisante à travers la conception et la pratique du milieu maritime (espace et activités). Autrement dit, le reflet permanent d'un système de gestion et de planification des activités et des espaces produisant l'absence et la réduction du risque et de la menace maritime et littorale. Le rapport entre l'État et la mer devrait s'articuler sur cette notion de sécurisation, surtout pour les pays du golfe de Guinée qui cherchent à affirmer leur relation avec la mer. À l'heure actuelle, il y va non seulement de l'intérêt des questions sociales, environnementales et économiques, mais aussi politico-stratégiques avec le reste du monde où les facteurs de la sécurisation deviennent de plus en plus des indicateurs à prendre en compte dans la globalisation des relations maritimes. C'est aussi l'occasion pour ces États d'assumer enfin de façon dynamique leur part d'héritage de la CMB. C'est incontestablement l'expression de leur maritimité qui en dépend à travers la question de la sécurisation partant du besoin de conceptualiser et de rendre pragmatique l'absence et la réduction du risque et la menace maritime et du littoral.

En effet, si elle s'acquiert par un processus et renvoie à des formes globales de sensibilité de la mer et du littoral (PÉRON et RIEUCAU, 1996), la maritimité peut être aussi qualifiée d' *« aptitude à maîtriser l'usage de la mer à partir du littoral. (…) L'aptitude, à la fois technique, économique et culturelle, à maîtriser l'océan à partir du littoral »* (TROUILLET *et al.*, 2008). Dans tous les cas, on retrouve dans ces efforts de délimitation du concept de maritimité, le caractère de processus évolutif de la « sensibilité générale » (théorique et pratique) multisectorielle sur l'espace maritime et littoral. Une réalité dominante que s'efforce d'incarner chaque État en contact avec la mer. Or, le développement de telles aptitudes exigent la mise en œuvre des conditions d'absence et de réduction du risque et de la menace pour protéger les enjeux qui incarnent cette identité maritime. Aussi, ce besoin sécuritaire peut être assimilé à une attitude, une « culture ». D'où l'intérêt d'assurer une sécurisation par tous les moyens permettant d'atteindre les objectifs fixés dans des logiques de maritimité (**Figure 30**).

Dans le rapport entre l'État et la mer, il semble que la sécurisation par les orientations stratégiques des politiques de gestion et de planification des activités et de l'espace maritime et littoral peut offrir des opportunités de réflexion sur les besoins d'affirmation des maritimités des États du golfe de Guinée. Une telle réflexion mérite d'être clairement définie.

Pour nous, la stratégie nationale de sécurisation maritime est une réflexion portant sur la conception et l'action planifiée en vue d'incarner l'absence et la réduction du risque et de la menace sur la mer et le littoral à travers les orientations politiques. Autrement dit, c'est une sorte de volet de la politique maritime nationale qui place la question de la sécurisation au cœur même de son élaboration en intégrant les objectifs économiques et ceux liés à la protection de l'environnement marin. C'est donc une réelle volonté de construction de la notion sur les besoins d'aménagement de l'espace, de gestion des activités et des logiques de gouvernance des institutions pour tenter d'assurer cet idéal à construire.



Conception : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013 Réalisation : Riwan KERGUILLEC, 2013

Figure 30 : La sécurisation au cœur de la maritimité

Comme toute stratégie, elle doit définir les secteurs prioritaires avec des objectifs précis qui permettront d'évaluer son application. Cela mérite d'être envisagé par des scénarios considérant le rapport multiscalaire de l'espace et de la gestion des conflits liés aux différents usages maritimes et littoraux.

VIII.2.1.2. Secteurs prioritaires et objectifs stratégiques pour l'État du golfe de Guinée

Partant du fait que les États du golfe de Guinée doivent incarner une forme de maritimité par la sécurisation de leurs espaces maritimes et littoraux, les enjeux sont multiples et variés. Pour nous, trois secteurs représentent un intérêt particulier selon les objectifs stratégiques qu'on peut décliner à travers une politique maritime nationale.

Le premier secteur est celui des ressources, au sens large. Ces ressources représentent un enjeu certain de par leur disponibilité, mais aussi par le fait que se sont des matières convoitées (ressources halieutiques et offshore) et les potentialités qu'elles offrent par les activités majeures liées au transport maritime et à leur exploitation. Ainsi, nous considérons ici le terme de « ressources » dans un sens général où il est question de la matière convoitée et des activités majeures générées autour d'elle (exploitation, transport, etc.). Il est évident que le golfe de Guinée est une aire stratégique en ressources biologiques, minérales et en hydrocarbures, sans compter le potentiel de développement lié au système de transport maritime pour les États côtiers lorsqu'on sait que près de 80 à 90% des échanges de la région se font via la mer et que ces économies reposent sur la commercialisation des produits qui y sont issus (hydrocarbures) ou ne peuvent que transiter par elle en provenance du continent (bois, manganèse, fer, etc.).

Un autre secteur, et non des moindres, est celui de l'environnement marin dont l'intérêt est grandissant ces dernières décennies. Il est clair que l'environnement marin et côtier représente un espace vital d'intérêt à cause de son importance sur le plan socio-économique, culturel et de la biodiversité. Mais, pour ces nombreuses raisons, cet espace subit également des pressions diverses qui menacent son équilibre. Comme partout ailleurs, la zone côtière du golfe de Guinée est particulièrement sollicitée pour des usages divers peu soucieux du respect des conditions écologiques. Et, au-delà de la pression anthropique exercée sur le littoral régional, le milieu maritime n'est pas épargné des cas de pollution liés principalement à l'activité offshore, au transport maritime et à l'abandon des plates-formes pétrolières en mer. De plus, avec des prévisions prometteuses sur les perspectives de l'offshore régional et des appétits stratégiques à peine voilés par de nombreux acteurs, l'intérêt pour la protection de l'environnement marin et côtier est à n'en point douter un sujet d'actualité aux potentialités encore inépuisables pour de nombreuses années.

Enfin, pour ce qui est des territoires des espaces maritimes, c'est aussi un secteur prioritaire pour de nombreuses raisons. L'acceptation même du terme « territoire » pour les espaces maritimes du golfe de Guinée est quelque peu abusive à cause de la territorialisation imparfaite déjà évoquée. L'absence de fixation des limites des territoires ainsi que la détermination des frontières maritimes dans des espaces à fort enjeu économique et de protection environnementale, sont là des préoccupations qui méritent qu'on y jette un regard plein sur l'absence et la réduction du risque et de la menace. En effet, nous avons des territoires à enjeu justifiés par la disponibilité des ressources au sens strict (ressources halieutiques et offshore principalement) et par des potentialités liées à l'exploitation de ces dernières ainsi qu'à l'occupation ou à l'usage du territoire qui les abrite (transport maritime, activité halieutique, activité d'exploitation offshore, protection de l'environnement, activité littorale, occupation de l'espace, etc.). De ce fait, le territoire est alors assimilé à un bien productible à travers les enjeux qui découlent du fait qu'il n'est plus uniquement un simple support des activités, mais parce qu'il forme avec elles et avec les ressources disponibles et les potentialités endogènes un espace convoitable par différents acteurs. Une dynamique de convoitise qu'il convient impérativement de maîtriser par les États, c'est-à-dire, la vision d'un territoire en tant que ressource ou « territoire-ressource », car *« l'exploitation conjointe des multiples composantes de la ressource donne lieu à une construction sociospatiale (un territoire) qui peut être assimilée à un bien – public ou collectif - productible. En retour, l'occupation et le partage du territoire sont l'objet de conflits et d'enjeux évaluables au sens économique. En allant au bout de cette logique, la capacité de gérer un territoire peut être perçue comme une ressource pour les acteurs de ce territoire (pêcheurs, aquaculteurs, acteurs du tourisme, etc.) »* (TROUILLET *et al.*, 2008). D'où l'intérêt de préserver ce « territoire-ressource » en tentant d'y assurer une sécurisation sur le plan opérationnel et par les logiques de gouvernance.

De même, des objectifs distincts peuvent dicter la logique de chaque secteur. Sans prétendre en dresser une liste exhaustive, nous pouvons considérer trois stratégies sectorielles majeures. Une stratégie portant sur l'exploitation économique des ressources, une autre sur la protection de l'environnement marin, et enfin, une dernière sur la sécurisation du territoire. Ainsi, chaque stratégie sectorielle vise un objectif précis tout en permettant de rendre compte de l'influence des deux autres objectifs sur elle. Il est important de les présenter par des scénarios envisagés. Méthodologiquement, cela permet de faire des propositions sous forme

de réponses critiques lorsqu'il s'agira d'illustrer ces considérations théoriques face à la réalité concrète d'un cas d'étude.

En réalité, l'objectif économique est la logique politique la plus courante pour de nombreux pays côtiers ou non qui espèrent inscrire la mer dans leurs perspectives de développement. Au besoin de fortifier leurs économies qui reposent en grande partie sur les opportunités qu'offre le fait de disposer d'une façade maritime, les États du golfe de Guinée souscrivent pleinement à cette logique économique qui gouverne presque l'essentiel de l'intérêt pour la mer. C'est donc un secret de polichinelle que le potentiel de développement économique lié aux ressources de la mer et à ses activités est très important. L'économie maritime, autrement dit le poids de l'ensemble des activités liées à la mer est considérable dans l'économie mondiale, car *« le « maritime » pèse autant dans l'économie mondiale que l'addition de tout ce qui se rapporte à l'aérien et aux télécommunications »* (DESCLÈVES, 2012). Stratégiquement, pour les États de la région, les ressources principales porteraient sur les activités majeures que sont la pêche, le transport maritime et l'exploitation pétrolière en mer. Les potentialités économiques à développer sont incontestablement énormes si elles retiennent le choix stratégique de l'orientation d'une politique nationale. Par conséquent, c'est le développement économique de l'espace et des activités du territoire qui est au cœur des préoccupations de l'État dans un tel scénario même s'il peut tenir compte, à moindre mesure, du caractère du développement durable de l'environnement et de la sécurisation. Le premier caractère serait intégré bien plus pour faire référence à l'effet de mode qui montre que parler aujourd'hui du développement durable dans les pays africains relève purement des spéculations pour se donner une bonne conscience écologique, alors que le caractère de la sécurisation serait assuré *a minima* dans cette politique parce qu'il n'est pas l'objectif premier. La gestion des conflits d'usage maritime et littorale sur le plan opérationnel et par les logiques de gouvernance n'est pas au cœur des piliers stratégiques de cette orientation.

Quant à l'orientation politique pour la protection de l'environnement marin, elle risque de s'incarner par l'idée de « la protection pour la protection », c'est-à-dire une volonté de protection « simple » sans véritablement l'arrimer à des objectifs économiques et de sécurisation. C'est une politique très idéaliste, nostalgique d'un retour au jardin d'Éden et qui a donc de fortes chances de ne pouvoir retenir pendant longtemps l'attention des décideurs politiques et des acteurs maritimes et littoraux peu soucieux de la protection de l'environnement marin tant que le caractère de subsistance, d'autosuffisance de la « mer nourricière », et même économique, est loin d'être atteint pour de nombreuses populations littorales et l'industrie maritime nationale. Le risque de déconnexion avec les besoins de croissance économique qu'une telle orientation politique fait courir est considérable parce que l'objectif de protection deviendrait une fin en soi et non un moyen d'en faire une préoccupation majeure pour l'économie maritime durable pour les pays de la région. Aussi, la protection de l'environnement marin et côtier étant une des facettes de la sécurisation, il semble évident que cette dernière ne pourra pas se traduire à travers les autres éléments qui composent le large spectre de cette notion. C'est pourquoi, l'orientation politique qui porte sur la sécurisation présente des options multiples et variées pour un « territoire-ressource ».

Effectivement, en parlant de « territoire-ressource », nous retrouvons déjà le caractère des deux secteurs précédemment cités, c'est-à-dire celui des ressources et celui de l'environnement marin et côtier de par le support même que représente l'espace. Il en est de même pour les objectifs économiques et de protection environnementale qui justifient toute la teneur d'une vision sur la sécurisation par l'absence et la réduction du risque et de la menace.

Si la protection de l'environnement marin et côtier fait partie des composantes de la sécurisation et que celle-ci doit toujours d'abord servir les intérêts économiques pour espérer une continuité dans la durée et le renforcement de ses mesures, il semble évident de reconnaître que l'objectif de sécurisation du territoire incarne au mieux les secteurs et les objectifs précédents, et que dans une région en quête d'identité maritime, il offrirait certainement aux États une politique nationale cohérente et harmonisée sur le plan opérationnel et de la gouvernance. En effet, comme de nombreux analystes de l'histoire des relations internationales, nous savons que la fin de la guerre froide a également acté celle de la rivalité idéologique et des capacités militaires comme principal fondement de la puissance des États industrialisés pour faire place à la concurrence économique mondiale où la puissance économique prime sur celle qui relève du militaire et politique (LOROT, 2009). De cette nouvelle ère mondiale que défend Edward LUTTWAK (1995) au début des années 1990 (LUTTWAK, 1995 cité par LOROT, 2009), on ne peut cependant exclure le parallélisme entre économie et militaire comme le souligne certaines expressions militaires de l'auteur pour décrire des logiques géoéconomiques. Mais, ce parallélisme n'est pas que théorique. C'est par essence un raisonnement logique que d'associer l'économie à la trame de la défense et la sécurité pour protéger les intérêts acquis ou à conquérir. Le territoire étant devenu une ressource, il est clair qu'il mérite d'être sécurisé pour lui-même, pour ses ressources et pour les activités qu'il abrite et dont les enjeux économiques et de protection environnementale sont prouvés.

VIII.2.1.3. Identification des moyens au service des objectifs stratégiques

Produire un état de sécurisation par la planification et la gestion de l'espace et des activités maritimes et littorales relève de notre imaginaire. Mais d'un imaginaire pouvant se nourrir de convictions se rapportant à des éléments rationnels sur la réalité du terrain. À cet effet, nous disposons principalement de deux moyens au service des objectifs stratégiques. Il s'agit de la logique de gouvernance qui nécessite des réformes, et un outil de planification et de gestion territoriale et des activités que nous appelons « Zonage et Gestion cohérente des cohabitions Maritimes et Littorales » (ZGML), qui n'est autre qu'une réappropriation du concept de GIML avec des réalités foisonnantes de PSM et GIZC dans une logique sécuritaire.

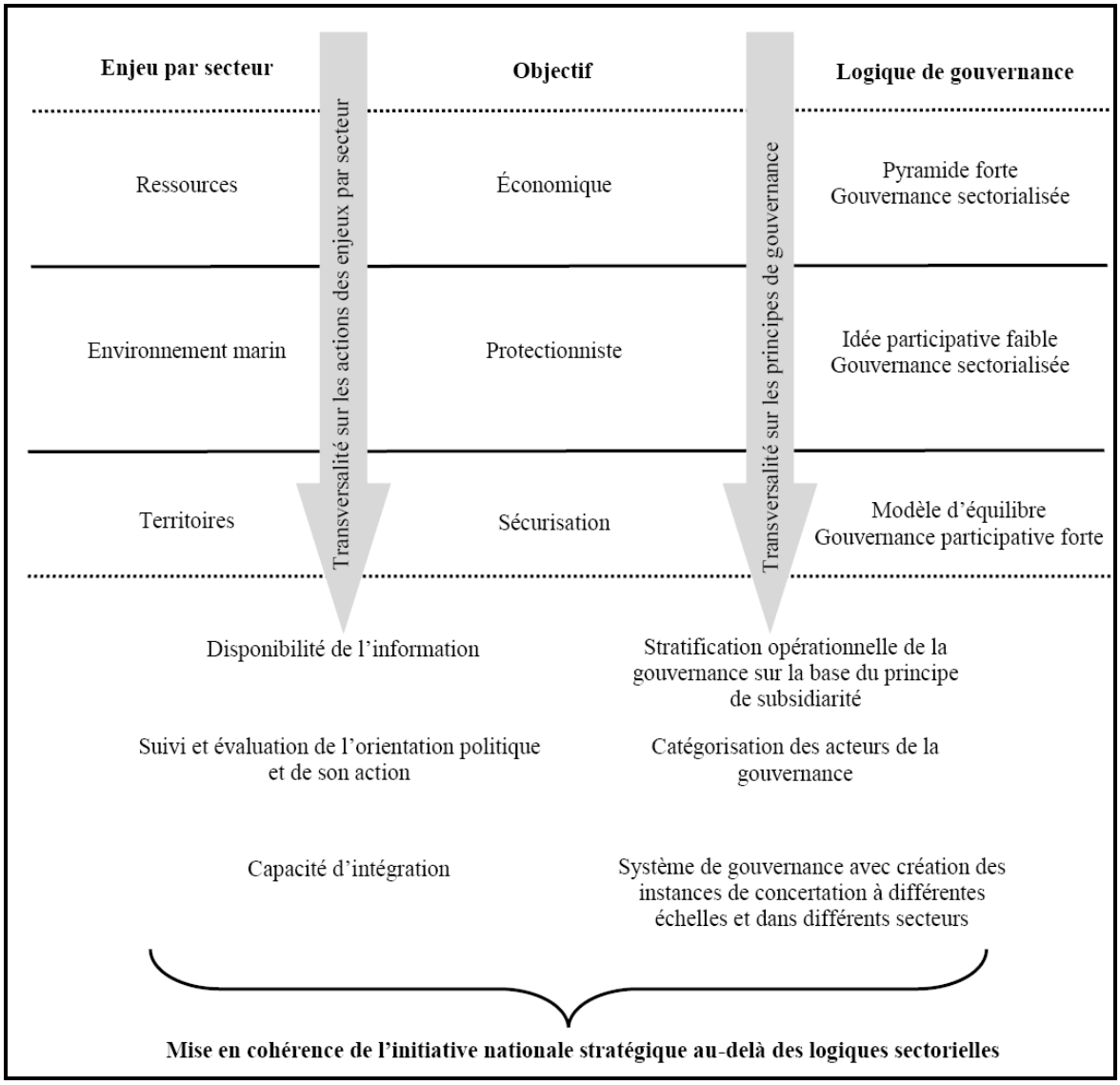
a) Logique de gouvernance à réformer : principes de transversalité et de multiscalarité

Tout au long de ce travail, nous avons déjà démontré que la logique de gouvernance qui prévaut dans les pays du golfe de Guinée en matière de fonctionnement des administrations et des acteurs maritimes sur le terrain manque cruellement de cohérence et d'harmonisation. De même, le système est caractérisé par une logique de fonctionnement secteur par secteur où ni les rapports du littoral et la mer, ni le partenariat public/privé et encore moins l'emboîtement des différents niveaux d'échelle du national au local, du national au régionale, ou vice versa, n'existent réellement. Un univers maritime complètement désarticulé mérite des réformes de gouvernance à travers l'introduction et l'assimilation des principes et mécanismes de transversalité et de multiscalarité au-delà de cette vision sectorielle (**Figure 31**).

Au-delà de l'approche secteur par secteur, il y a donc un besoin de transversalité aussi bien sur les actions par secteur que sur la logique de gouvernance des institutions et des acteurs. Ainsi, dans l'optique d'une mise en cohérence de l'initiative nationale stratégique,

nous pensons que ce caractère est indispensable et devrait concerner aussi bien les actions par secteur que les principes et mécanismes de gouvernance. Pour le premier, la transversalité doit porter sur la disponibilité de l'information, le suivi et l'évaluation des orientations politiques et leurs actions, et la capacité d'intégration.

La disponibilité de l'information fait souvent défaut aux décideurs. Il est indispensable de créer par exemple un dispositif de collecte, de structuration, de partage et de mise à jour de l'information maritime et littorale. L'élaboration d'un tableau de bord pour le suivi des indicateurs sur l'économie maritime, la protection de l'environnement marin, la sécurisation et le contrôle de l'effectivité des lois serait une initiative également intéressante pour le suivi et l'évaluation des orientations politiques et leurs actions. Et enfin, la capacité d'intégration des processus de conception et d'exécution doit toujours veiller à l'implication des « acteurs passifs » (la population côtière) et des « acteurs actifs » (usagers, gestionnaires et décideurs).



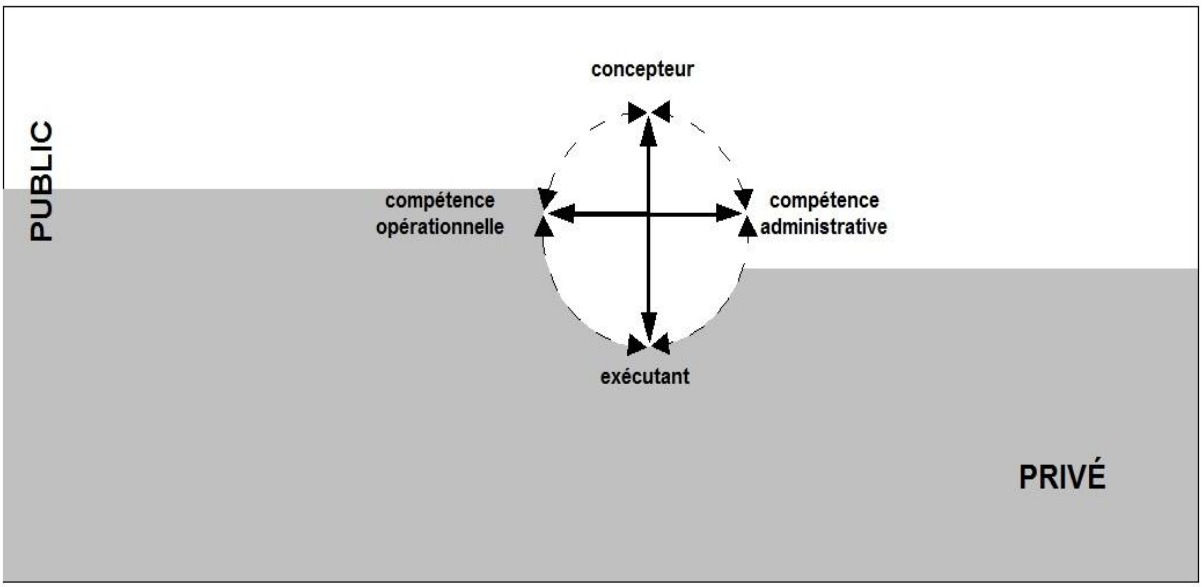
Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 31 : Schéma des priorités stratégiques pour une politique nationale

Pour ce qui est de la transversalité sur les principes de gouvernance, elle porte sur les besoins de stratification opérationnelle sur la base du principe de subsidiarité, une catégorisation des acteurs de la gouvernance, et le fait d'avoir un système de gouvernance avec des instances de concertation à différentes échelles et dans tous les secteurs.

Sur ce fait, la gouvernance doit incarner une forte logique participative et définir une organisation « centrale-décentralisée » de fait. Dans un modèle organisationnel stratifié, tous les acteurs de tous les secteurs de la mer et du littoral à différentes échelles devraient être associés de façon directe ou indirecte à l'élaboration et à la mise en œuvre de cette stratégie nationale. Le caractère « central » exige la création ou l'identification d'une Autorité centrale sur toutes les questions relatives à la mer et au littoral (ministère, direction ou agence nationale, etc.). Quant à l'idée du caractère « décentralisé », c'est pour éviter l'hypercentralisation des pouvoirs. Il est donc souhaitable que cette Autorité trouve l'équilibre sur une double dynamique qui consiste à affirmer ses prérogatives tout en respectant celles des autres administrations et acteurs qui ont un rôle à jouer. Cela exige de ces derniers une collaboration sincère et dynamique avec l'Autorité centrale désignée pour éviter des doubles emplois, chevauchements, absence de définition de rôles, émiettement des moyens financiers et opérationnels, la prise en compte déséquilibrée de la sécurité ou de la sûreté, etc. À cet effet, une critériologie de la fonction des différents acteurs pourrait engager de manière pratique cette réflexion. Nous proposons donc deux critères : selon les profils et selon l'échelle spatiale de décision de l'autorité publique.

Dans le but de démêler le foisonnement des rôles des acteurs maritimes dans le cadre d'une stratégie nationale, on peut donc établir des critères de distinction selon les profils. Ainsi, sur la base de l'*intervention* on pourrait avoir à distinguer les acteurs à compétence opérationnelle et ceux à compétence administrative, les acteurs concepteurs et les exécutants sur la logique du *passage de la pensée à l'action*, et enfin ceux relevant de *la nature du secteur*, on aurait acteur public et privé. Il est clair que la distinction des rôles entre ces derniers n'est pas aussi nette qu'on pourrait le penser car il existe des interrelations. Autrement dit, nous pouvons avoir l'exemple d'un exécutant qui peut contribuer à la conception tout en étant un acteur à compétence opérationnelle ou administrative. De même, un acteur public peut être concepteur ou exécutant avec son caractère opérationnel et administratif. Ce qui n'est pas forcément le cas de l'acteur privé qui, en théorie, ne peut pas revêtir de façon directe le rôle de concepteur de la stratégie nationale (**Figure 32**).



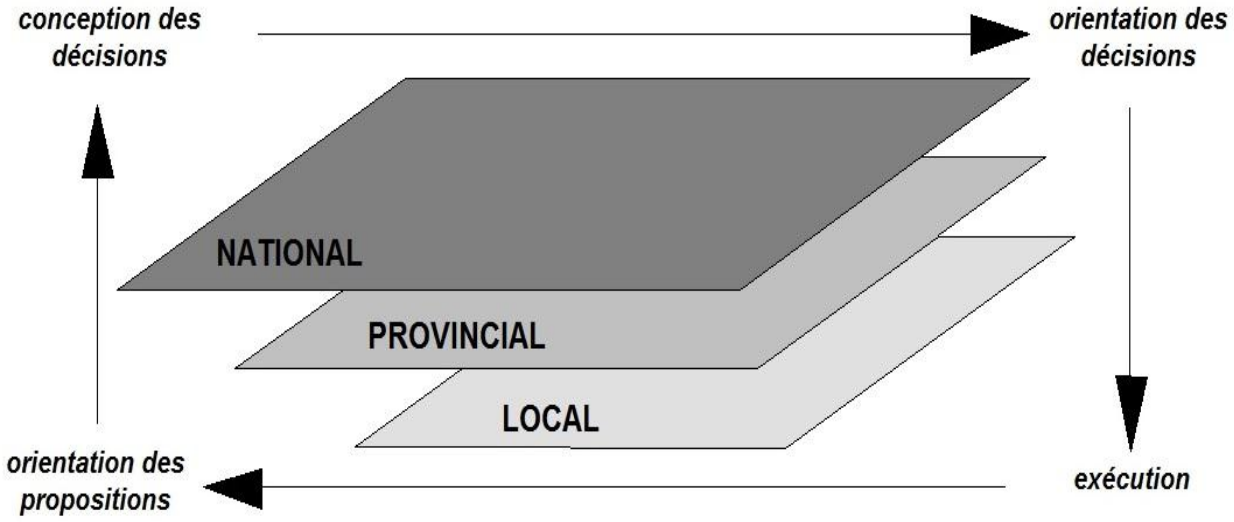
Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 32 : Essai de critériologie des acteurs de la gouvernance

En matière de multiscalarité, elle reposerait sur une approche à trois niveaux : national, provincial, local. Un niveau national qui fixe les directives stratégiques de référence et les principes généraux et définit les orientations de la politique stratégique. Un niveau provincial ou intermédiaire entre le national et le local et qui définirait les enjeux de planification et de gestion du territoire et des activités. Il doit constituer un niveau de concertation important pour permettre le trait d'union entre les orientations de l'échelle nationale et l'action du niveau local. Effectivement, le niveau local est une échelle par excellence de la mise en œuvre de la directive stratégique nationale en même temps qu'elle en constitue le cadre indicateur qui alimente la réflexion stratégique nationale en passant par le niveau intermédiaire. Sur la base de l'échelle spatiale de décision de l'autorité publique, il s'agit tout simplement d'essayer de répondre à la question suivante : à travers un rapport d'échelle emboîté, comment une décision nationale pourrait être assimilée par le niveau local sans que ce dernier ne perde sa capacité de contribuer à la décision nationale ? Cela implique donc la prise en compte de façon stratifiée du pouvoir de décision et d'exécution des acteurs relevant de l'autorité publique ou non qui repose également sur une logique de complémentarité des initiatives entre la terre et la mer (**Figure 33**). En d'autres termes, il faut développer une gouvernance capable de nourrir la dynamique transversale et multiscalaire des enjeux maritimes à tous les niveaux et dans tous les secteurs.

Le caractère sur le besoin de cohérence du rapport terre-mer doit également demeurer une priorité. Sur cette question, les États du golfe de Guinée peuvent s'inspirer de l'exemple français sur les mécanismes et principes portant sur les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) au niveau national et des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) pour le niveau local (ou provincial) qui donne aux acteurs de cette échelle une certaine autonomie dans la possibilité d'élaborer un chapitre individualisé valant un SMVM, c'est-à-dire une initiative locale spécifique qui reflète et respecte les principes du cadre national. Les SMVM déterminent la vocation générale des différentes zones et les principes de compatibilité

applicables aux usages maritimes. À cet effet, ils définissent donc les conditions de compatibilité des usages entre la terre et la mer et visent à la cohérence d'un projet au sein d'un espace géographique désigné[240]. Leur application sur les territoires maritimes et littoraux est incarnée par les SCOT qui visent à fixer les orientations fondamentales en matière d'aménagement, de protection et de mise en valeur de l'espace.



Conception : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014. Réalisation : Riwan KERGUILLEC, 2014.

Figure 33 : La stratification spatiale de l'échelle de décision de l'autorité publique

Aussi, selon l'échelle de considération qui permet de passer du national au local en impliquant tous les acteurs et tous les secteurs dans une cohérence et une coordination qui prend en compte les spécificités et des particularités de chacun, l'exemple des principes et mécanismes de gouvernance de la charte des espaces côtiers bretons (Région Bretagne, 2007)[241] est également à explorer pour l'État du golfe de Guinée. Cette charte prône une gouvernance qui *« doit permettre d'assurer une meilleure cohérence entre les actions de chacun et entre les différents cadres d'intervention (national, régional, départemental et local), être capable de combiner politiques incitatives et mesures réglementaires et accorder une place importante à la concertation et à l'action collective. Elle s'inscrit dans la reconnaissance des compétences et des responsabilité des différentes autorités publiques dotées de la légitimité démocratique »*.

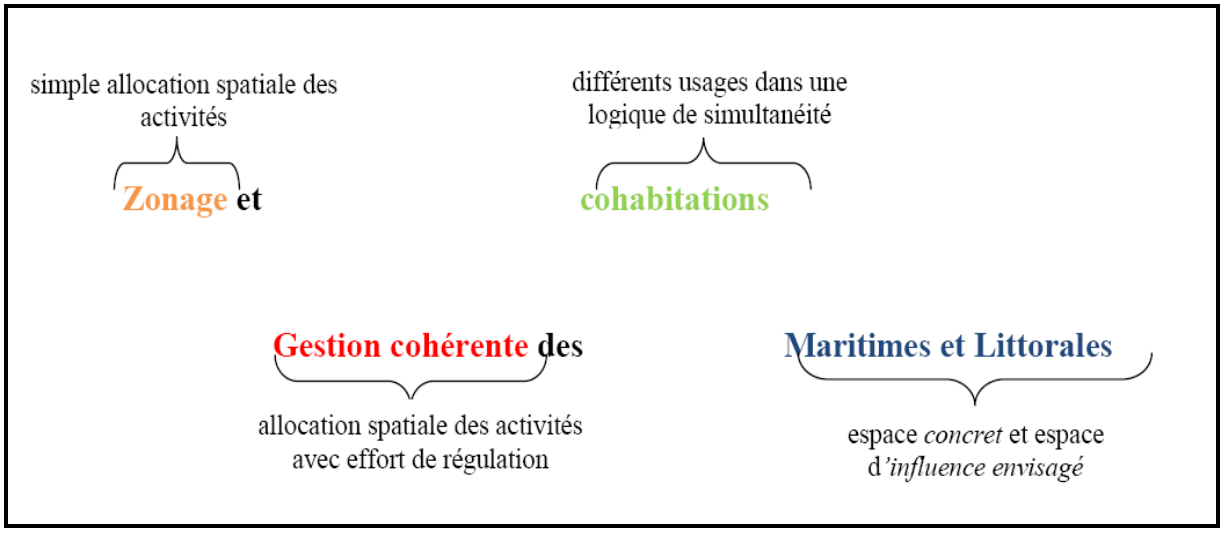
Pour ce qui est de la cohérence et de la coordination entre les actions de chaque acteur, la charte préconise donc une cohésion à tous les niveaux et une coordination qui doit se faire sur le principe de subsidiarité qui veut qu' *« une action soit mise en œuvre par l'entité la plus*

[240] Ces informations sont tirées du site du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 6 janvier 2010 (mise à jour le 17 janvier 2011).
[241] La *« charte des espaces côtiers bretons »* a été adoptée par le Conseil Régional de Bretagne en 2007. C'est le fruit d'une démarche de concertation intégrant l'ensemble des acteurs pour la gestion durable du littoral breton. Le document a été réactualisé en mai 2013.

proche du problème, mais avec le soutien des échelons supérieurs »[242]. D'autres principes de gouvernance reposent sur l'utilisation de l'ensemble des mécanismes d'action publique (mise en relation des différentes politiques sectorielles) et un pragmatisme dans les actions mises en œuvre pour identifier clairement leur opérationnalité et en percevoir les résultats pouvant être évalués. Ce qui exige la mise en place de dispositifs de gouvernance avec des instances de concertation à différents niveaux (régional, local) pour incarner les exigences de compatibilité entre les propositions, la mise en œuvre et l'évaluation des actions désignées.

b) Le ZGML : un outil de planification et de gestion du territoire et des activités ?

Dans le cadre d'une stratégie nationale de sécurisation maritime, la réalité dynamique d'un territoire peut se concevoir avec ou sans ses activités. Aussi, concevoir un système dynamique territorial sans activités revient à envisager l'implantation future de ces dernières sur un support spatial déjà imprégné par une ou des orientations politiques stratégiques pour produire un état de sécurisation. Dans une autre situation, on peut être confronté à une dynamique spatiale préexistante mais sans véritable cohérence des cohabitions entre espace et activité. Pour ce cas, la sécurisation exigerait donc un processus de réaménagement et une nouvelle dynamique de gestion cohérente. Pour autant, dans les deux cas, l'objectif visé est le même : aboutir à un zonage et gérer de façon plus ou moins cohérente les cohabitions entre les territoires et les activités maritimes et littorales. C'est ce que nous tentons de qualifier à travers le concept de ZGML. En fait, le concept renvoie à des réalités entremêlées de la PSM, la GIZC et la GIML dans une logique sécuritaire conceptuelle et opérationnelle portant sur la gestion des conflits entre les différentes activités qui cohabitent dans un territoire désigné (**Figure 34**).



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 34 : Le puzzle du concept ZGML

[242] Il faut quand même noter que l'application du « respect absolu » du principe de subsidiarité qui gouverne la réalité sur la décentralisation territoriale de l'administration française en matière de politique maritime aura du mal à s'appliquer dans les pays du golfe de Guinée. Dans la grande majorité de ces États, le pouvoir d'autonomie des entités inférieures au cadre national est très fictif. Le pouvoir de décision et les moyens d'action en mer se concentrent généralement dans la capitale et à travers les institutions relevant de l'échelon national.

En effet, en décortiquant le concept, le terme de *Zonage* (ou compartimentage) fait souvent référence dans la pratique, malheureusement, à une simple planification comme moyen d'organisation et de répartition des usages de l'espace maritime dans le cadre d'une PSM. Une forme d'allocation de la distribution spatiale des activités pour atteindre des objectifs. On oublie presque souvent le caractère de régulation des conflits d'usage dans le but d'équilibrer les différents besoins sociaux, économiques et environnementaux comme le fait remarquer Mathilde de CACQUERAY (2011) en évoquant la confusion souvent faite entre la PSM et le zonage. En principe, il devrait donc y avoir dans l'application d'une PSM le caractère d'organisation spatiale des usages de l'espace maritime (zonage), mais aussi celui de régulation lié à ces conflits pouvant naître de la concurrence entre les différents usages de l'espace. Cette réalité du processus de régulation des conflits d'usages est presque « naturellement » retrouvée dans l'application du terme *Gestion cohérente* (ou gestion intégrée*)* dans le cadre d'une GIZC.

Ainsi, Jean CHAUSSADE (1999) ne manque pas de le souligner lorsqu'il écrit sur ce sujet que *« la gestion intégrée implique donc la volonté de mieux contrôler (maîtriser) le fonctionnement et l'évolution d'une réalité complexe, globale et vivante qui est celle du littoral, c'est-à-dire d'une portion limitée et restreinte de l'écorce terrestre qui se caractérise par sa forte attractivité et qui de ce fait est l'objet de bien des convoitises »*. On retrouve dans cette idée de *Gestion cohérente* une volonté *de facto* de maîtrise et d'interconnexion entre espace et activité dans une logique de régulation des conflits d'usages. On y perçoit le refus d'un laisser-aller ou d'un laisser-faire qu'on retrouve dans le caractère du zonage même si ce dernier n'en est pas moins important de par le fait qu'il permet une identification de la répartition spatiale des usages de la mer et du littoral. Un processus préalable à celui de la régulation. L'expression *Gestion cohérente* est donc plus complète car elle intègre aussi bien le zonage que le processus visant à réguler l'espace par les activités dans une perspective d'aménagement, de prévention et de réduction des conflits d'usages. Dans ce cas, le ZGML se rapproche conceptuellement de la GIML dont l'espace d'application (mer et littoral) confirme fortement la ressemblance. Mais il ne faut guère s'y fier aveuglément car dans notre concept, la réalité de la mer et du littoral est nuancée par la subtilité de considérer l'espace *concret* et *abstrait*.

Pour ce qui est du terme *cohabition*, il s'agit tout simplement des différents usages de l'espace maritime et littoral (activités). Les *cohabitions* concernent en ce sens toutes les activités réelles ou envisagées dans une considération réelle ou envisageable de l'action spatiale par une logique de simultanéité.

Ainsi, pour les termes *maritime* et *littorale* de notre concept, ils renvoient à l'espace désigné pour l'application d'un ZGML en considérant des réalités que nous qualifions comme celles relevant d'un *espace concret* et/ou d'un *espace d'influence à envisager*. Pour nous, l'*espace concret* sous-tend que la notion de « littoral » est incarnée à travers la prise en compte de la stricte bande côtière, alors que celle du « maritime » peut aller des eaux intérieures (espace portuaire) jusqu'à la limite des 200 milles marins de la ZEE. Mais, dans l'*espace d'influence à envisager*, le « littoral » dans son caractère terrestre serait une addition de la bande côtière et de l'influence possible des réseaux de corridors, pendant que le « maritime » pourrait éventuellement considérer le plateau continental au-delà des 200 milles marins et la haute mer.

En réalité, l'intérêt d'utiliser un terme néologique pour les besoins de planification et de gestion du territoire et des activités dans l'espace maritime et littoral vient du fait des insuffisances constatées et des critiques formulées à l'encontre de l'application de la PSM et de la GIZC. Pour le premier, comme cela a déjà été souligné précédemment, il fait le plus souvent référence à un simple zonage des activités maritimes dans sa pratique, mieux encore, des activités en mer pour être plus précis, alors qu'il devrait en être autrement pour le *continuum* terre-mer et l'indispensable apport du besoin de gestion ou de régulation de ces activités. Une réalité de régulation que nous retrouvons donc *de facto* en GIZC, mais qui, malheureusement là encore, est souvent accusée de ne pas intégrer l'espace maritime dans la réflexion territoriale. Un manquement de continuité spatiale que n'oublie pas d'intégrer le nouveau concept de GIML en réflexion depuis le Grenelle de la Mer en 2009. Ainsi, ces insuffisances conceptuelles et de pratiques pour répondre au parallélisme de la planification et de la gestion du territoire et des activités en mer et sur le littoral nous ont donc conduit à oser ce nouveau terme.

En clair, le ZGML comprend des réalités polymorphes d'allocation de la distribution spatiale des activités et de volonté de maîtrise des interconnexions entre espace et activité dans une logique de régulation des conflits d'usages réels et envisageables pour tenter d'assurer l'absence et la réduction du risque et la menace. Comprendre un tel concept en réflexion exige de désigner un cadre spatial pour analyser son application ainsi que les principes et mécanismes de transversalité et de multiscalarité en matière de gouvernance. L'estuaire du Komo est donc désigné comme espace laboratoire pour cet essai sur la stratégie nationale de sécurisation maritime.

VIII.2.2- Des scénarios pour les orientations de la politique stratégique

L'espace d'étude qui est à une échelle locale mérite d'être présenté avant d'envisager des scénarios pour les orientations de la politique stratégique sur une évolution multiscalaire.

VIII.2.2.1. Activités et conflits d'usages dans l'estuaire du Komo

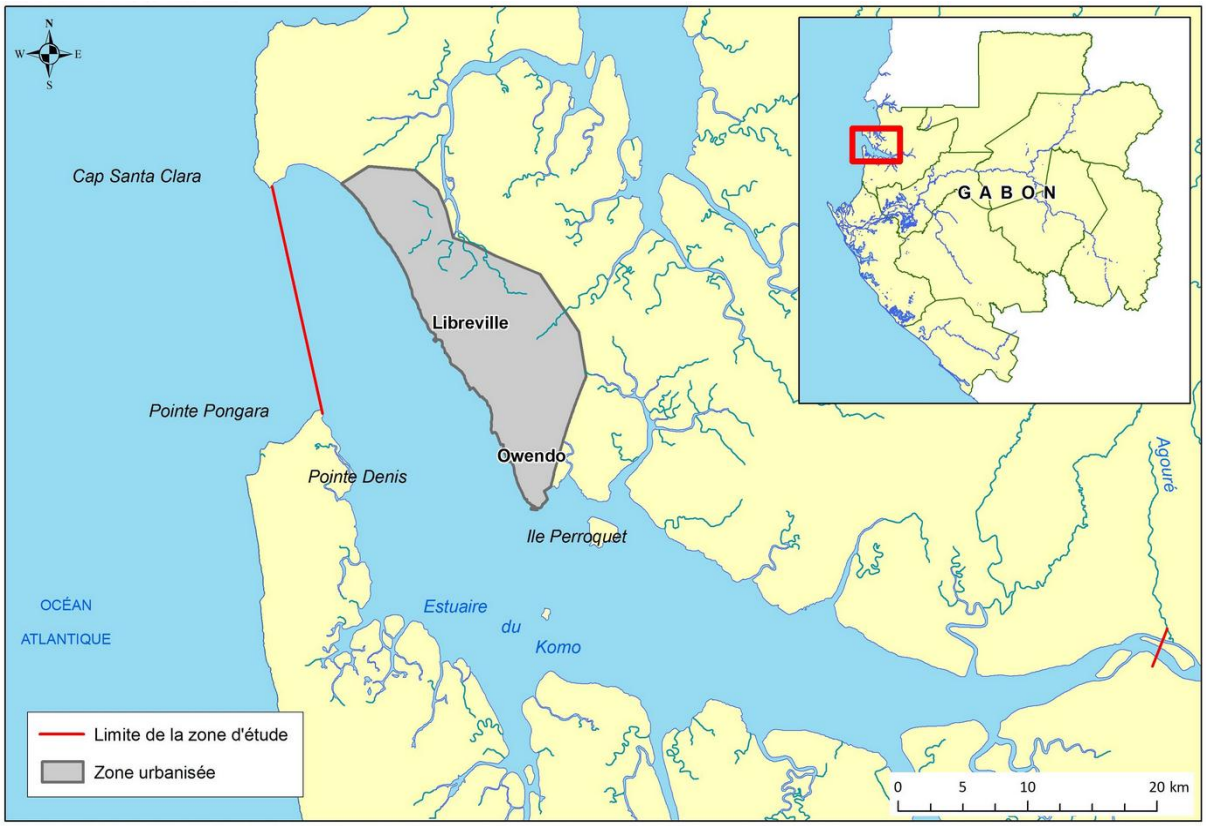
En retenant l'estuaire du Komo comme une zone d'étude laboratoire d'un ZGML, il faut se dire que nous considérons cet espace dans son sens *stricto sensu*, c'est-à-dire l'espace partant du fond d'estuaire où se jette le cours d'eau Agouré dans le fleuve principal qui donne son nom à la région, jusqu'à la ligne (imaginaire) reliant la Pointe Pongara au Cap Santa Clara dans une zone pouvant être considérée comme étant l'entrée de l'estuaire (**Carte 14**). Au-delà, on est en pleine façade océanique et l'action des courants n'est pas la même qu'à l'intérieur de l'estuaire du Komo. Dans cette configuration, nous considérons donc une partie de l'*espace concret* à travers la prise en compte de la stricte bande côtière de la rive droite et de la rive gauche, et un espace maritime qui relie les deux rives et qui se limite ainsi aux eaux intérieures selon l'approche juridique de la CMB. Cet espace maritime appartient donc à l'avant-pays proche du littoral, c'est-à-dire la partie marine de la zone côtière (GOURMELON et ROBIN, 2005 cité par Le GUYADER, 2012).

Il va s'en dire que nous ne nous intéressons qu'aux activités majeures de cette zone dans le but ultime d'analyser la dynamique des conflits d'usages. Pour cela, il va falloir d'abord dresser un tableau de synthèse de ces différentes activités tout en décrivant chacune

d'entre elles (a), puis, représenter ces conflits à travers une grille de tendances (b), et enfin, analyser les tendances de la dynamique de ces conflits (c).

Mais auparavant, il est important de garder à l'esprit quelques définitions de certains termes clés que nous utiliserons de manière récurrente dans ce contexte spatial particulier : usage, activité et conflit d'usage.

Carte 14 : Estuaire du Komo (Gabon)



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, octobre 2014

Nous retenons une approche du terme « usage » que défend Jean-Pierre CORLAY (2001) lorsqu'il dit que *« l'usage s'observe concrètement par un mode d'occupation (localisation, taille, disposition, rythme d'activité, connexion aux autres usages, etc.) qui génère un espace, c'est-à-dire une organisation visible résultant d'un projet d'exploitation de telle ou telle ressource du milieu »*. L'usage apparaît donc comme la manifestation d'une pratique spatiale observable. Dans ce sens, un usage de l'espace maritime et côtier peut se composer d'une ou de plusieurs activités, c'est-à-dire des formes de participation à la production et d'impulsion de la production économique, ou de toutes autres productions ne visant pas que des objectifs économiques (activités de loisir, de protection environnementale, zone d'exercices militaires, etc.) (GEORGE et VERGER, 2006 ; Le TIXERANT, 2004 citées par Le GUYADER, 2012). La notion d' « activité » à laquelle renvoie celle de la pratique, est le fait de considérer le caractère de l'intervention humaine. Même si ce volet ne sera pas abordé, il faut également avouer que nous incluons dans ce terme, l'impact des risques

naturels côtiers, à l'exemple des conséquences possibles de l'érosion côtière (de cause naturelle) sur l'occupation du sol. Quant au « conflit d'usage », nous retenons la définition d'André TORRE et d'Armelle CARON (2005) qui le définissent comme pouvant être une *« concurrence entre des usages incompatibles de l'espace »*, à laquelle nous ajoutons tout simplement le fait de considérer de façon générale les éléments naturels et les usages qui troublent la « paix sociale maritime ».

a) Un espace aux multiples activités

Bénéficiant d'une rente de situation en rapport avec sa proximité avec la capitale du pays, et du fait de sa configuration de « site-abri » pour des conditions favorables à la navigation face à la houle et au vent du large, l'estuaire du Komo est un espace où se développent un grand nombre d'activités. Cet espace est utilisé pour de multiples raisons comme le démontre la présence de quelques activités dans le **tableau 26**. Il convient de décrire sommairement chacune d'elles, son fonctionnement et éventuellement sa localisation (si cela est possible)[243].

Tableau 26 : Usages et activités maritimes et littorales dans l'estuaire du Komo

	Usages	Activités
1	**Exploitation des ressources vivantes et minérales**	- Pêche maritime artisanale - Extraction de sables
2	**Transport maritime**	- Développement portuaire - Transport de commerce et de passagers entre les deux rives - Aide à la navigation (balisage du chenal d'accès portuaire)
3	**Protection de l'environnement marin et côtier**	- Lutte contre l'érosion côtière - Sources de pollution des eaux estuariennes (développement portuaire, industrialisation du littoral) - Existence du parc national de Pongara - Cimetière de navires (île Perroquet)
4	**Loisirs**	- Installations touristiques « artisanales » et « industrielles » - Pêche de loisir et navigation de plaisance

Source : enquête de terrain 2010-2014.

a.1. Exploitation des ressources vivantes et minérales

a.1.1. Pêche maritime artisanale

Appartenant à la première zone de pêche selon le Décret n°62/PR/MEFPE du 10 janvier 1994 portant réglementation de la pêche en République gabonaise (des eaux continentales jusqu'aux embouchures), les eaux estuariennes sont en théorie exclusivement réservées aux pêcheurs nationaux se livrant à une pêche artisanale. La pêche au chalut, la pêche industrielle et l'utilisation des filets monofilaments sont normalement interdites. Au gré

[243] Il n'est pas facile de cartographier les activités relevant des usages de l'espace maritime et littorale. Certaines d'entre elles ont un caractère mobile et dynamique dans le temps et dans l'espace malgré la logique de localisation spatiale qu'on souhaite en donner.

des différentes organisations ainsi que des acteurs indépendants, la pression sur le prélèvement des ressources halieutiques dans cette zone est particulièrement élevée.

a.1.2. Extraction de sables

Malgré le nombre insuffisant d'études sur la question, il est clair que l'existence de cordons sableux dans certaines parties du littoral sur les deux rives font non seulement l'objet d'une exploitation mais également d'un véritable flou juridique sur la question des sites d'extraction autorisés ou illicites. Effectivement, il existe sur la rive droite où se trouve la ville de Libreville une série de cordons littoraux disposés parallèlement au rivage et portant localement le nom de « Sablières » entre le Lycée Léon Mba et le Cap Santa Clara (**Figure 35**). Au départ formé et nourrit naturellement, cet apport de matériaux est aujourd'hui réduit par les efforts du phénomène naturel de transit, mais aussi troublé du fait de l'action de l'homme dont l'une des manifestations reste l'extraction de sables menée par des particuliers.

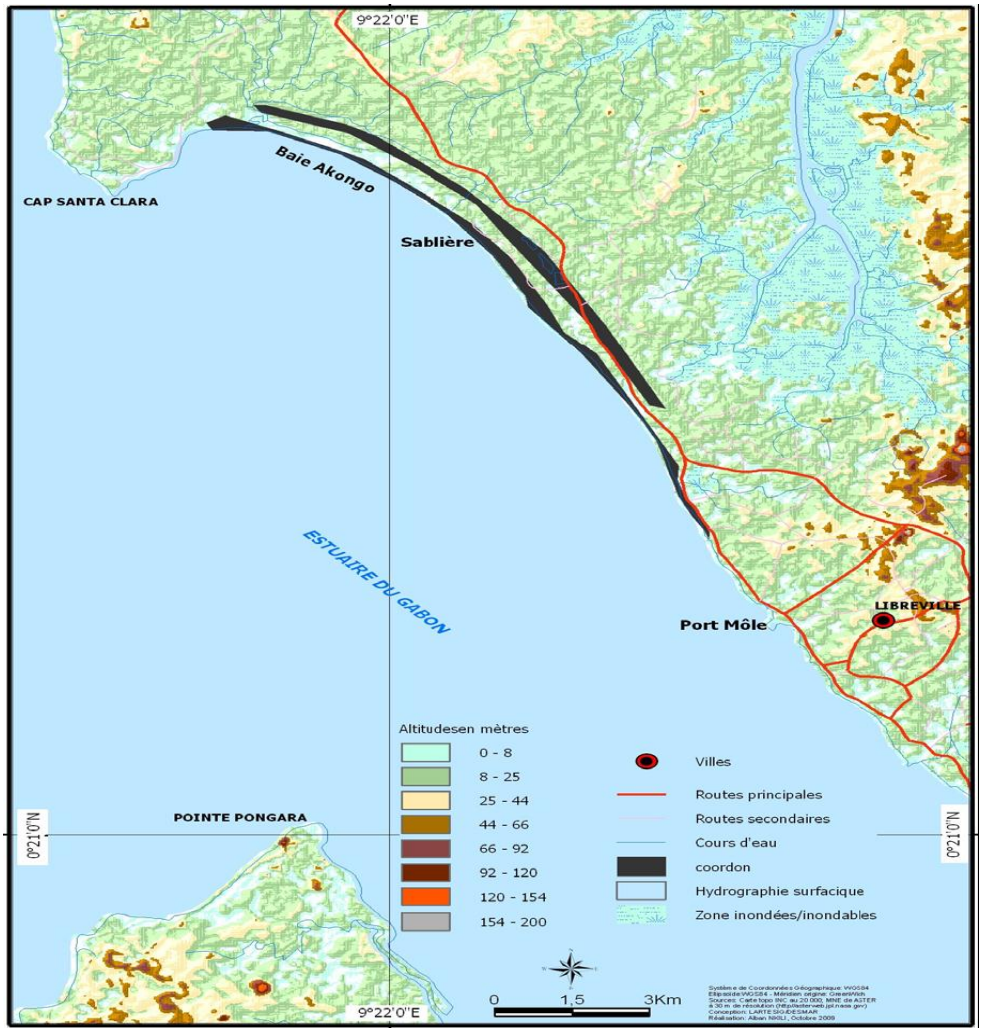


Figure 35 : Les cordons sableux du nord de Libreville (Sablières)

L'exploitation des sablières situées au nord du littoral est particulièrement intensive et aggrave par la même occasion le phénomène d'érosion côtière comme le précise Magloire-Désiré MOUNGANGA (2010). L'auteur affirme que dans cette région de la capitale, l'activité d'extraction de sables s'est intensifiée ces dix dernières années et occasionne une accélération de l'érosion côtière qui, elle-même permet d'apprécier par un transept transversal des pertes considérables de terres par endroit pouvant aller de 2 à 4 mètres par an (**Planche 4**).

Planche 4 : Les conséquences de l'extraction de sables à la Sablière



Cliché : M.-D. MOUNGANGA, 2008.



Cliché : M.-D. MOUNGANGA, 2009.

a.2. Transport maritime

a.2.1. Développement portuaire

L'essentiel de l'activité commerciale maritime se concentre dans le complexe portuaire d'Owendo situé au sud de la capitale. La gestion et l'entretien des domaines publiques portuaires étant assurés par l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) et la société *Gabon Port Management* (GPM). Pour autant, le port Môle au cœur de la capitale et quelques *beach* privés (*beach* Michèle Marine) au sud-ouest de la ville gardent quelques prérogatives attractives liées à la plaisance et au débarquement des produits de la pêche. Sur la rive gauche, quelques infrastructures sommaires existent au niveau de la Pointe Denis et de la Pointe Pongara pour permettre à des navettes d'accoster.

a.2.2. Transport de commerce et de passagers entre les deux rives

Malgré des conditions nautiques peu favorables à la navigation, le trafic maritime de commerce reste assuré pour le port d'Owendo. Environ, près de 600 à 750 navires par année transitent par le chenal d'accès aux installations portuaires d'Owendo. Á cette échelle spatiale, le trafic est particulièrement « intense » à destination du complexe portuaire. Pour le transport de passagers entre les deux rives, la Compagnie de Navigation Intérieure et Internationale (CNI) est l'unique autorité désignée qui gère le secteur. Partant du port Môle ou du *beach* Michèle Marine, le trafic entre les deux rives est confié à quelques acteurs privés. Pour relier Libreville à la Pointe Denis, il faut environ une trentaine de minutes pour la traversée à 10 000 francs cfa. À cet effet, le port Môle et le *beach* Michèle Marine proposent

des rotations journalières qui peuvent s'intensifier les week-ends et les périodes de vacances scolaires.

a.2.3. Aide à la navigation (balisage du chenal d'accès portuaire)

Au-delà d'un programme de réhabilitation du balisage du chenal d'accès portuaire porté par le gouvernement depuis 2007, la préoccupation reste d'actualité. Pour le balisage flottant du chenal d'accès aux installations portuaires de l'estuaire du Komo, deux bouées ont été placées dans cet immense espace en 2008. En réalité, la sécurité du trafic estuarien relève plus de l'expérience des navigants que de l'état des aides à la navigation.

a.3. Protection de l'environnement marin et côtier

a.3.1. Lutte contre l'érosion côtière

En théorie, quelques programmes de lutte contre l'érosion côtière sont en cours d'élaboration. Relevant plus des acteurs de l'autorité publique (Administration de l'équipement et des infrastructures) que des initiatives privées, certains aménagements de protection, souvent mal dimensionnés ou configurés (digue, mur de cailloux, etc.) aggravent le phénomène d'érosion lorsqu'ils ne tiennent pas compte ou très peu du processus dynamique de transit sédimentaire de la plage. On observe donc une réduction de l'efficacité de ces ouvrages de défense côtière. Cette situation prouve qu'en réalité, il n'existe pas une véritable politique d'aménagement des espaces littoraux. Malgré les réflexions prospectives menées par la Direction Générale de l'Environnement, le pays reste encore sur quelques opérations disparates pour lutter contre l'érosion côtière.

a.3.2. Sources de pollution des eaux estuariennes
(développement portuaire, industrialisation du littoral)

Parmi les nombreuses sources de pollution des eaux estuariennes, nous retenons celles issues des activités du développement portuaire et à l'industrialisation du littoral. Pour ce qui est du développement portuaire, la pollution est liée au fait d'avoir une « rade sale » (mélange de particules lié aux différentes activités du complexe portuaire), des matériaux de dragage du chenal et de la rade qui sont rejetés au large sans tenir compte de la dynamique de l'orientation des courants locaux et de la nécessité de revalorisation des sédiments pollués ou non. C'est aussi les rejets liés au trafic maritime portuaire. Quant à l'industrialisation du littoral, elle produit l'essentiel de la pollution d'origine tellurique qui est certes moins importante sur la rive gauche que sur la rive droite à cause de son urbanisation.

a.3.3. Existence du parc national de Pongara

Du côté de la rive gauche, le parc national de Pongara est géré par l'ANPN et fait 87 000 hectares. Il comprend surtout *« une vaste superficie de mangroves, quelques vasières, des plages atlantiques, des savanes côtières et de la forêt atlantique littorale »* (VANDE WEGHE, 2005). De même, la proximité du parc avec la capitale amplifie la pression anthropique sur les sites de ponte pour les tortues marines, la chasse, la pêche et la coupe illicite de bois. L'espace protégé est constitué d'une partie terrestre et d'une partie marine,

mais également une population d'environ 450 habitants inégalement répartis sur une dizaine de villages que compte la région de Pongara.

a.3.4. Cimetière de navires (île Perroquet)

Situé au sud de la Pointe Owendo, l'île Perroquet fut pendant longtemps considéré comme un cimetière de navires. Il semble que cette triste réalité contre la protection de l'environnement est encore d'actualité dans ces eaux environnantes qui ne comportent aucun balisage flottant pour la signalisation de la navigation. La zone est jugée dangereuse par les autorités et elle est en principe interdite à la navigation et à la pêche.

a.4. Loisirs

a.4.1. Installations touristiques « artisanales » et « industrielles »

Quelques installations liées au tourisme littoral existent des deux côtés des rives. Il est évident que celles de la rive droite ont un caractère plus industriel et donc plus polluant contrairement à celles de la rive gauche. Cependant, il ne faut pas se faire d'illusion, la pression liée au tourisme qui s'exerce chaque année sur certains sites tels que Pongara et la Pointe Denis laisse présager un environnement polluant qui risque d'être à l'avenir similaire à celui de Libreville si aucune politique de gestion et de planification n'est mise en place. Quelques hôtels de luxe sont implantés le long du littoral de la capitale tandis que de l'autre côté de la rive, des installations pour ces mêmes fonctions sont encore assez « artisanales » dans la majorité.

a.4.2. Pêche de loisir et navigation de plaisance

Les deux activités restent encore très localisées dans des régions touristiques telles que la Pointe Denis et la Pointe Pongara, un peu moins au Cap Santa Clara. Réservées à certaines catégories de classes sociales, ces activités dans le cadre des loisirs restent assez circonscrites spatialement.

De manière générale, il convient de retenir qu'il existe de nombreuses activités dans l'estuaire du Komo. Le littoral reste bien évidemment la zone de développement de multiples activités malgré un déséquilibre flagrant entre celles appartenant à la rive droite où se trouve la capitale et celles sur la rive gauche. Outre la pêche artisanale, la partie marine du parc national de Pongara et le fait d'être un support de transit pour le transport de commerce et de passagers, l'espace des eaux estuariennes est très peu utilisé. Il semble de toute évidence que la socialisation des activités à terre ne s'aventure pas en mer, et lorsque c'est le cas, c'est pour y laisser des « déchets » (cimetière de navires sur l'île Perroquet, sources de pollutions des eaux estuariennes), ou pour mener des représentations « futuristes » qui jusqu'à présent ne servent qu'à nourrir des rêves comme on peut le constater avec le projet de la Marina du port Môle (**Figure 36**)[244]. Ce projet « futuriste » devrait permettre en quelque sorte une avancée de

[244] La transformation en lieu « futuriste » du port Môle de Libreville (projet marina autour du port Môle) est un ancien projet datant du premier quinquennat des années 2000. Il semble que quelques sources de la presse écrite nationale font état d'un démarrage des travaux qui était prévu pour septembre 2013 et qui devront se poursuivre en deux phases pour prendre fin en novembre 2014. Une première phase devrait consister à réaliser un remblai

la terre sur la mer (mais aussi une extension de la socialisation de l'espace maritime), en gagnant 600 mètres environ sur la mer pour une largeur sur la berge de 1250 mètres.



Projection du futur Port-Môle de Libreville. © ANGT

Figure 36 : Vue d'une maquette du projet Marina du port Môle de Libreville

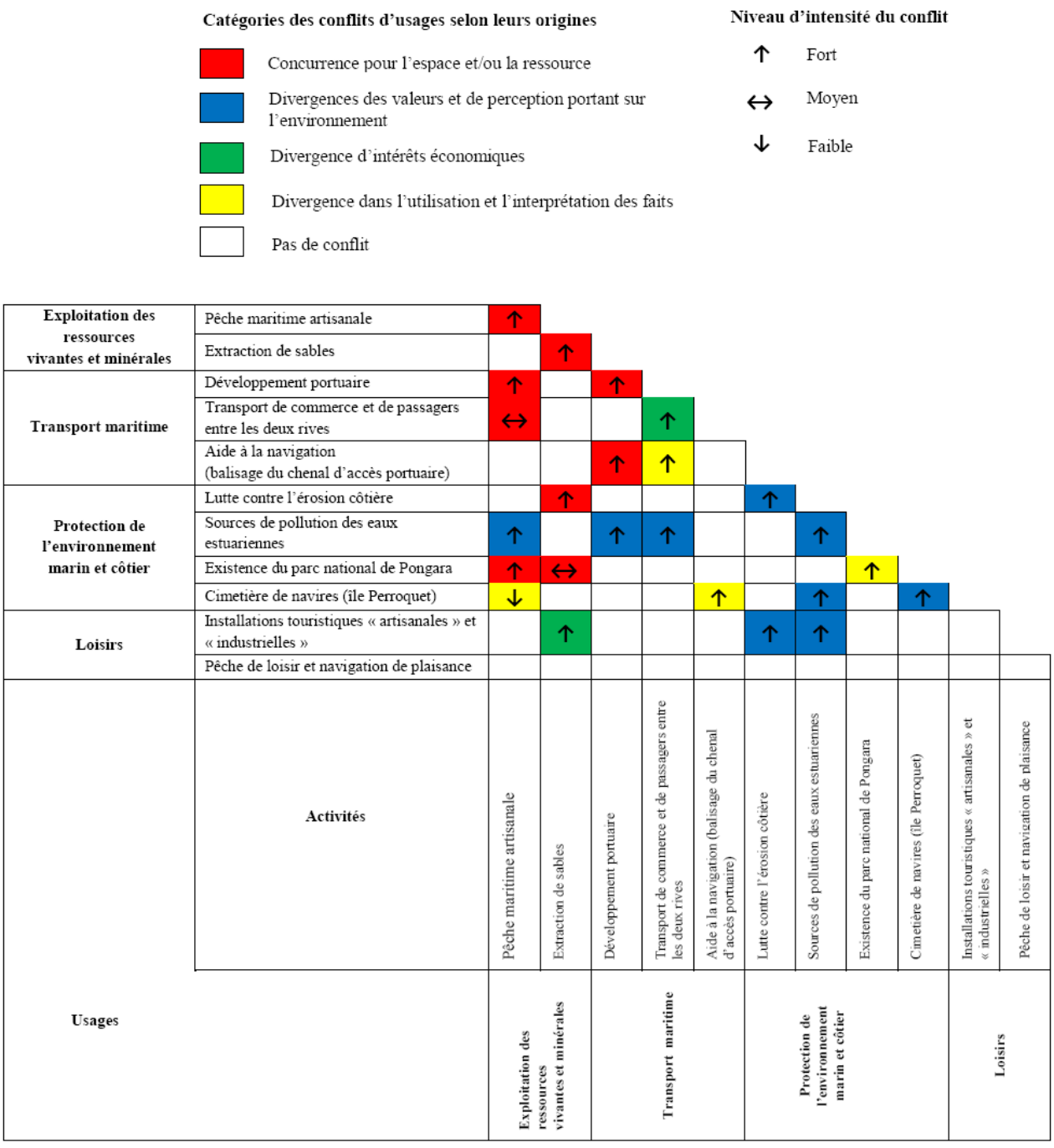
b) Les conflits d'usages : méthodologie d'analyse

Il ne fait pas l'ombre d'un doute que la présence de multiples activités dans l'estuaire du Komo occasionne des conflits entre les acteurs. Énumérer chaque conflit serait une tâche ardue et longue. Par contre, en décliner les grandes catégories est en revanche l'option que nous avons choisi en nous appuyant sur les travaux de Daniel SUMAN (2001) portant sur des cas d'études comparatives en Europe et aux États-Unis. Ces derniers permettent de caractériser les conflits d'usages en mer côtière par leurs origines. Ainsi, l'auteur décline quatre catégories de conflits d'usages : une concurrence pour l'espace et/ou la ressource (a), des divergences de valeurs et de perception portant sur l'environnement (b), une divergence d'intérêts économiques (c), et dans l'utilisation et l'interprétation des faits (d).

Pour réaliser une grille de tendances des conflits d'usages, nous nous appuyons sur les informations recueillies pendant notre mission de terrain, les références bibliographiques et sur nos investigations permanentes. Et, pour comprendre ces conflits dans l'estuaire du Komo, nous attribuons une trame de couleur à chaque catégorie. Le rouge pour la catégorie (a), le bleu pour la (b), le vert pour la (c) et le jaune pour la (d). Dans notre grille de tendances, nous considérons qu'il y a conflit entre les différentes activités (ou l'intérieur même de l'activité) lorsque nous attribuons une trame couleur correspondant à la catégorie du conflit. Pour autant, le fait d'avoir une trame à fond blanc signifie *a priori* qu'il n'y a pas de conflits entre certaines activités : est-ce une certaine forme de « compatibilité » entre les acteurs concernés, l'espace et l'activité ? On ne saurait le confirmer pour l'instant. Cependant, nous gardons à l'esprit que cela peut éventuellement signifier un risque de survenance du conflit pour certaines activités selon l'évolution d'un ou des scénarios sur les orientations de planification

qui permettra de gagner sur la mer une surface de 340 000 m^2. Une deuxième phase porterait sur la structure hydraulique.

et de gestion stratégiques. Pour l'heure, nous ne pouvons identifier ces activités à la cohabitation conflictuelle selon les scénarios. Aussi, quelques symboles fléchés indiquent le niveau d'intensité du conflit avéré par rapport au degré de manifestation dans la situation actuelle (**Figure 37**).



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 37 : Grille de tendances des conflits d'usages dans l'estuaire du Komo

c) Analyse des tendances sur les conflits

Il ressort de notre grille de tendances que les conflits dans l'estuaire du Komo sont surtout liés à la concurrence pour l'espace et/ou la ressource et sur les divergences de valeurs et de perception portant sur l'environnement. De plus, le niveau d'intensité des conflits avérés est de façon générale fort, c'est-à-dire que les acteurs expriment assez clairement leur mécontentement par divers moyens (volonté d'ignorer quelques règles établies par les autorités, conflit ouvert entre les communautés, dialogue rompu entre les acteurs ou entre ces derniers et les autorités, etc.).

En relation avec le constat général que nous avons dressé sur l'abondance des activités et l'absence du lien conceptuel entre terre et mer, la tendance des conflits en rapport avec la concurrence de l'espace et/ou la ressource confirme cette réalité comme on peut le constater pour les activités qui concernent l'exploitation des ressources vivantes (pêche maritime artisanale) et minérales (extraction de sables), mais également sur le développement portuaire.

Des conflits existent au sein même de chacune de ces activités. En reliant les faits observables et les résultats de la grille de tendance, on constate par exemple que l'activité de la pêche maritime artisanale occasionne des conflits ouverts entre les différentes communautés de pêcheurs sur les pratiques recommandées et les zones de pêche. C'est également le cas avec le développement portuaire et ses activités associées (transport maritime), ou encore avec les zones de délimitation du parc national de Pongara que les pêcheurs ne respectent pas. Quant à l'activité liée à l'extraction de sables (surtout dans le cadre illicite), elle est bien évidemment incompatible avec la volonté d'instaurer des programmes de lutte contre l'érosion côtière.

Par contre, les conflits liés aux divergences de valeurs et de perception portant sur l'environnement sont effectivement perceptibles pour les activités. C'est surtout le cas des activités qui permettent d'identifier les sources de pollution des eaux estuariennes (développement portuaire, industrialisation du littoral). Les sources de pollution des eaux estuariennes engendrées par le développement portuaire et ses activités associées et le phénomène d'industrialisation du littoral ne sont pas perçues de la même façon par d'autres acteurs tels que les pêcheurs qui accusent ces installations comme une des grandes sources de pollution de la ressource vivante.

Pour ce qui est de la logique de gouvernance qui prévaut pour les acteurs de cet espace, elle ne reflète aucune cohérence. Chaque acteur est en droit, selon ses prérogatives clairement désignées ou sous-jacentes, de faire appliquer la réglementation en vigueur selon ses moyens. À cet effet, on peut constater par exemple le manque d'intégration de la dimension environnementale par les opérateurs économiques portuaires. Très peu de départements ou administrations en charge de l'environnement existent pour la gestion du domaine public portuaire.

Enfin, à travers le premier regard qu'on peut porter sur l'espace estuarien et ses activités, la grille montre également que le milieu semble moyennement conflictuel. Mais qu'en est-il réellement de cette conflictualité si l'on envisageait des scénarios sur les orientations politiques stratégiques qui visent une logique strictement économique, celle sur la protection de l'environnement, ou encore celle sur la sécurisation ?

VIII.2.2.2. Les scénarios stratégiques

Pour élaborer les scénarios, nous considérons l'estuaire du Komo comme une « ressource spatiale à enjeu » au-delà du regard habituel qu'on porte sur un espace comme simple support des activités. Des activités qui, elles-mêmes, sont également des ressources pour les intérêts que peuvent représenter leur développement connu et à envisager. De ce fait, la territorialisation implique une forme de processus dynamique de socialisation par les activités et d'aménagement de l'espace dans le but de produire un environnement pensé pour ce qu'il représente et pour ce qu'il pourrait représenter. Les conflits sont l'expression de cette convoitise spatiale ainsi que de cette concurrence entre les activités. Cette réalité est bien présente dans l'estuaire du Komo. Par conséquent, cette territorialisation érige l'espace en ressource comme le suggère la réflexion de Brice TROUILLET (2003) sur le concept de « mer côtière » comme pouvant apporter des éléments de compréhension des dynamiques territoriales. En d'autres termes, cette convoitise qui se manifeste par la multiplication des conflits d'usages, fait de l'estuaire du Komo une « ressource spatiale à enjeu » de par son espace et ses activités.

Généralement dans de nombreux pays, les politiques maritimes militent pour une vision portée sur l'exploitation économique de l'espace et/ou de préservation dans des ambitions côtières et/ou au-delà des frontières maritimes nationales. Nos scénarios permettent d'explorer ces divers horizons dans un rapport spatial multiscalaire et de logique de gouvernance. C'est pour cela que dans une logique qui permet de partir du présent par rapport à une situation tendancielle actuelle des conflits, pour explorer progressivement le futur sans *a priori* sur le point d'arrivée ou pour voir l'évolution des tendances, nous avons choisi un mélange de critères portant sur les scénarios exploratoires et tendanciels. L'intérêt pour nous à travers cette simulation est d'imaginer la dynamique spatiale de la conflictualité correspondant à la nécessité de sécurisation comme volonté d'affirmation de l'absence ou de la réduction du risque et de la menace maritime et littorale. Tout cela dans le but d'amener les autorités à porter un regard encore plus dynamique et conscient sur l'espace et ses activités à travers les orientations politiques de planification et de gestion partant d'un idéal sur la question de sécurisation maritime comme logique stratégique nationale dans le but d'assurer l'absence ou la réduction du risque et de la menace.

Toutes les activités ne seront pas décrites dans les brefs récits et figures portant sur l'évolution de chaque scénario. Seules, quelques-unes d'entre elles retiendront notre attention. Tout en gardant à l'esprit la complexité réelle que peut refléter la méthode de construction d'un tel exercice de prospective, nous n'aborderons dans ces scénarios que trois objectifs stratégiques susceptibles d'incarner les orientations d'une politique nationale. Et, partant de l'évaluation de la conflictualité, nous apprécierons la logique de gouvernance et l'outil de planification et de gestion sur une logique multiscalaire.

a) Scénario 1 : estuaire du Komo comme « ressource spatiale à enjeu » économique

Ce scénario imaginé illustre le choix stratégique de la politique maritime du Gabon dans une vision strictement économique. Pour ce faire, l'État devrait opter pour un choix stratégique en faveur du développement de certaines activités, au détriment d'autres, pouvant représenter un fort enjeu économique. Dans cette situation et selon l'échelle de considération, la pêche maritime, l'exploitation offshore et le développement portuaire et ses activités

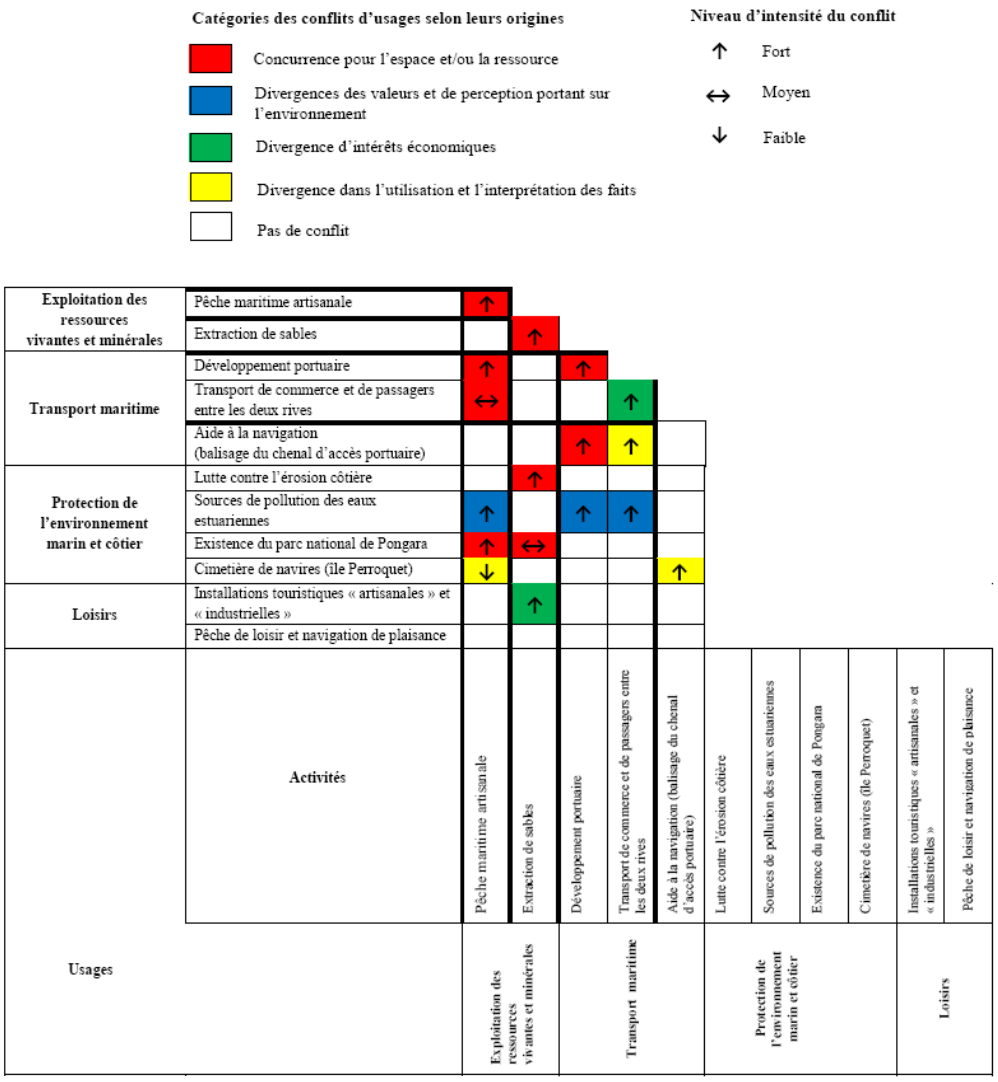
associées (transport maritime) vont attirer les plus grandes faveurs de cette orientation politique dont certaines actions seront plus clairement perceptibles au niveau de l'estuaire du Komo. Les enjeux économiques sont clairement avérés pour ce qui est du développement de ces activités et de l'exploitation des ressources. Aussi, le déséquilibre entre une plus grande prise en compte de certaines activités au détriment d'autres entraînerait une augmentation du nombre de conflits liée à la concurrence de l'espace et sur bien d'autres aspects. D'où le risque de produire de l'insécurité par cette dynamique croissante des conflits. La situation des conflits dans l'estuaire mérite d'être décrite car c'est à cette échelle qu'on peut mieux percevoir les effets de l'orientation stratégique (**Figure 38**).

D'abord entre les deux activités principales que sont la pêche maritime artisanale et le développement portuaire et ses activités, le conflit va demeurer parce qu'on n'imagine pas des pêcheurs, dont la grande majorité est analphabète, respecter un plan d'aménagement interdisant la pêche aux abords des plans d'eau portuaires, ou encore pour ce qui concerne d'éventuels couloirs de navigation réservés au transport maritime. Mais il est possible que l'intensité du conflit baisse car la confection du plan d'aménagement des eaux estuariennes se ferait en concertation avec les acteurs des deux parties. Une forme de compromis qui amènerait chacune des parties à brandir des preuves de localisation en cas d'accident.

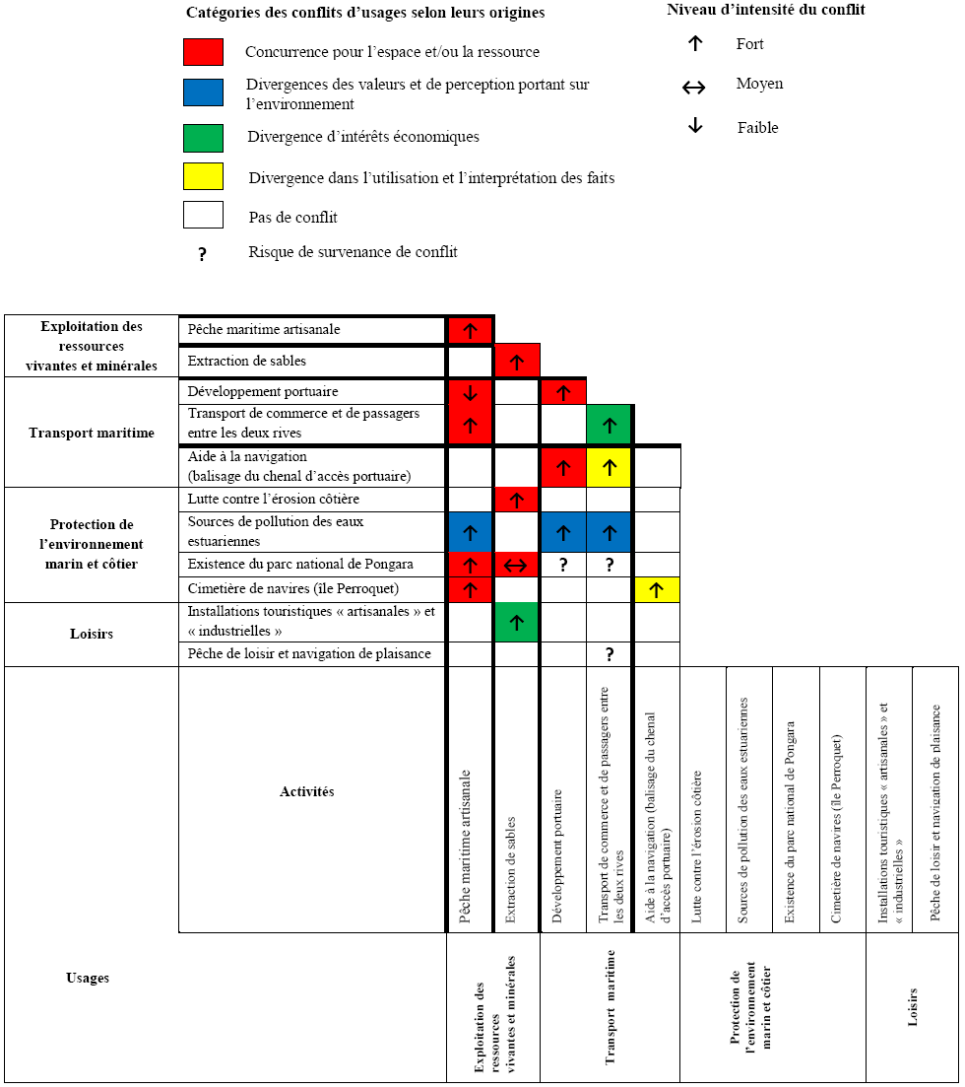
Il faut dire que tous les conflits générés par ces deux activités avec les autres auront de fortes chances de rester tels que nous les connaissons dans la situation actuelle. L'intensité sera forte entre certains contrairement à la situation actuelle. Notons par exemple la situation entre le transport maritime et la pêche maritime artisanale, ou, entre cette dernière et l'existence du cimetière de navires pour des motifs liés à l'espace. Il est évident que la pollution liée au développement portuaire et ses activités associées va augmenter et on voit mal les gestionnaires du parc national de Pongara s'en accommoder. D'où l'existence d'un risque de conflit entre ces deux activités qui de prime abord n'en avait pas. Il porterait certainement sur des valeurs et la perception de l'environnement. Il peut en être de même entre le développement du transport de commerce et la pêche de loisir et la navigation de plaisance.

On voit bien que dans ce scénario, ni la protection de l'environnement marin, et encore moins la sécurisation ne retiennent l'attention des décideurs. L'intérêt pour la préservation de l'environnement est entièrement négligé comme cela est précisé à travers certains exemples de conflits potentiels. Or, il se doit d'être véritablement pris en compte à l'heure où la question sur la préservation des espaces marins devient économique et ne se limite plus uniquement à la seule perception paradisiaque du paysage. D'un autre côté, il est évident que l'augmentation du nombre de conflits génère de l'insécurité. Cette négligence de la sécurisation entraînerait la région locale dans le chaos à long terme parce que la gestion des conflits n'est pas une priorité. Ces derniers finiront par troubler considérablement les objectifs économiques. Ainsi, même si la courbe économique progresse dans un premier temps, elle sera rapidement rattrapée par la dynamique des conflits qui perturberont son évolution.

Situation actuelle



Scénario 1



Réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013.

Figure 38 : Dynamique des conflits dans le scénario 1

Et, en matière de gouvernance des institutions, il faut dire que si l'État opte pour une politique stratégique strictement économique, la logique sera reflétée par une tendance pyramidale forte avec des secteurs organisés isolément les uns des autres. Il est clair qu'il y aura une absence de régulation entre les différentes activités du milieu, et cela, avec de faibles liens dans le partenariat public/privé où de nombreux acteurs (surtout privés) ne seront pas associés à la prise de décision à propos de la conception des orientations stratégiques nationales. La limite entre les acteurs privés et publics sera d'autant plus flagrante et forte que l'État n'entend pas prôner une véritable logique participative dans son processus de gouvernance. La planification territoriale qui en découlera sera donc l'expression affirmée d'une absence de régulation entre les activités du milieu mais aussi du manque de vision globale de l'espace dans le rapport de continuité terre-mer.

En effet, si l'État prône une logique de gouvernance pyramidale forte, ce processus ne produira pas une fluidité de conception et d'exécution au niveau des « acteurs gestionnaires » relevant des différentes échelles du maillage administratif territorial (du national au local) ou des acteurs du partenariat public/privé. Tous les acteurs, de toutes les échelles et de tous les secteurs, ne se retrouveront pas dans la conception et l'exécution de cette politique maritime basée uniquement sur l'objectif économique. Quelques acteurs reconnus selon les secteurs retenus pourront affirmer leur efficacité et leur compétence de gestion des activités et de l'espace désigné. Théoriquement, les acteurs bénéficiant du regard privilégié de cette orientation politique seront des secteurs à faible capacité d'innovation, d'évolution et d'intégration des autres acteurs dès l'instant où l'État se contente de ce qui a toujours été fait pour atteindre les objectifs économiques assignés. L'échelle nationale aura tendance à jouer tous les rôles sans véritablement envisager une gouvernance sur la base du principe de subsidiarité. Les acteurs privés seront considérés comme de simples exécutants des orientations de la politique stratégique nationale et la considération spatiale risque d'être réduite au « kilométrage immédiat », c'est-à-dire par la territorialisation des activités aux enjeux économiques avérés dans l'*espace concret*. En d'autres termes, les espaces retenus n'ont d'importance que par la présence de l'activité à enjeu économique.

Pour la vision spatiale multiscalaire, le ZGML prendrait une connotation de simple zonage avec une priorité accordée aux activités à enjeux économiques certains. Et dans sa mise en application, l'État veillera uniquement à la répartition de l'ensemble des activités dans l'estuaire du Komo, à l'échelle de la province et au niveau national sans véritablement s'intéresser aux effets que peuvent induire leur cohabitation.

Sur le plan local, la cohabitation territoriale des activités va s'intensifier encore un peu plus sur la rive droite en renforçant par la même occasion son image attractive (créations d'emplois, tissu économique plus large) et en faisant peser le risque d'enclavement sur la rive gauche par son désintéressement. Par cette même logique strictement économique, l'échelle provinciale reflétera la localisation des activités économiques majeures (pêche maritime, exploitation offshore, développement portuaire et ses activités associées). Du côté de la terre, il va s'en dire que l'État va envisager une restructuration de ses couloirs d'évacuation des marchandises provenant de la mer. Ces couloirs terrestres devront à tout prix aider les objectifs économiques. Les moyens techniques de leur traitement seront maximisés et l'instauration d'une taxation pour les transporteurs de marchandise en provenance des ports sera plus lourde à supporter, faisant ainsi peser le risque de rupture entre les rapports terrestres et maritimes. Le niveau national ayant fixé les orientations politiques sur des objectifs économiques, la planification spatiale traduira cette réalité des enjeux avérés par une simple allocation des territoires.

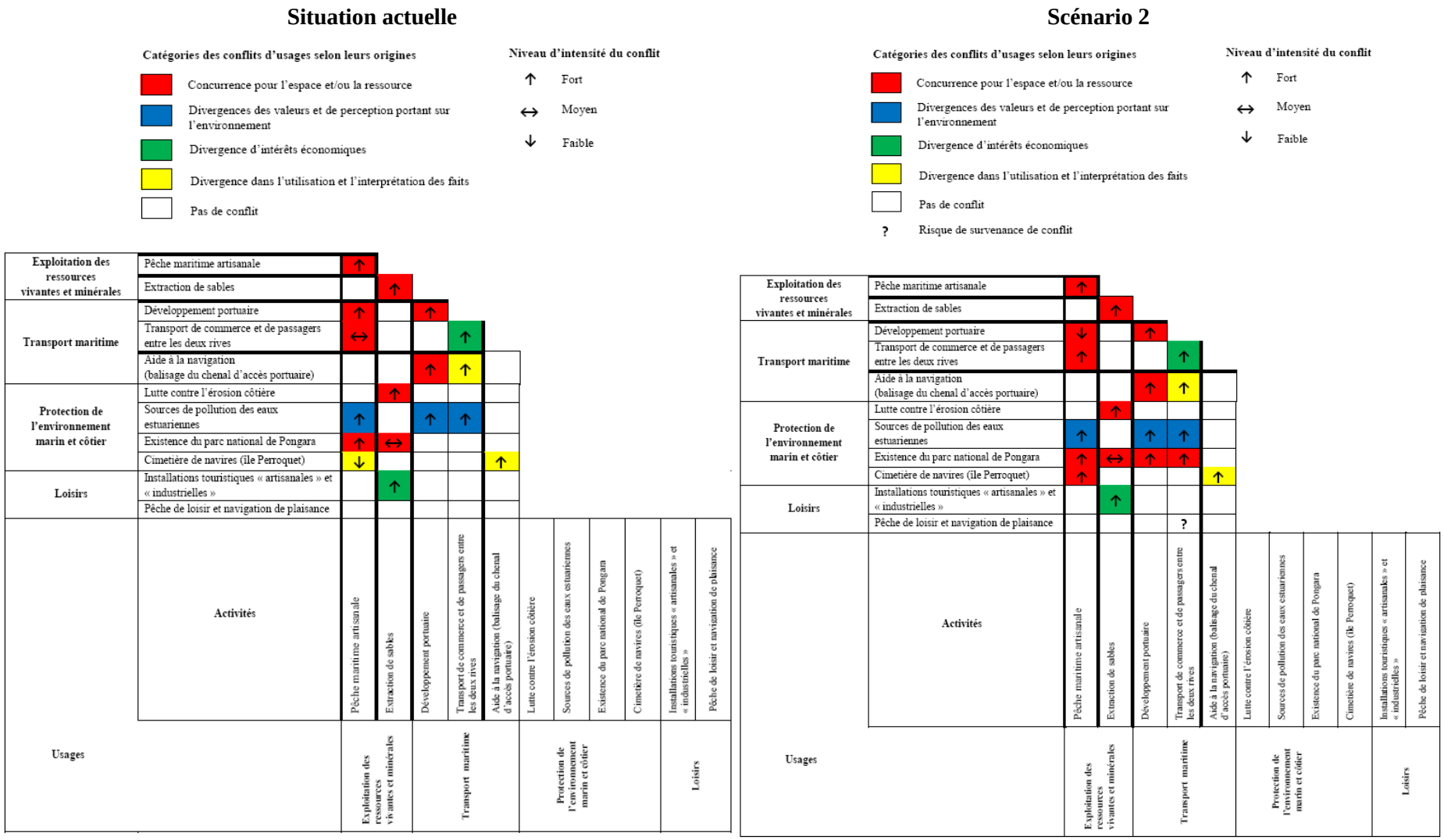
En somme, il faut dire que ce scénario reflète un peu le bilan de la situation actuelle au Gabon où la préoccupation économique dévore sans merci l'intérêt que l'État porte à son domaine maritime et qui se résume en grande partie à l'exploitation offshore, quelque peu au développement du secteur portuaire et ses activités associées, et encore dans une moindre mesure, au secteur de la pêche maritime. Il en ressort de cette situation que la gouvernance est chaotique, désarticulée par une logique de fonctionnement secteur par secteur, et des activités non régulées entre elles et avec leur espace support.

b) Scénario 2 : estuaire du Komo comme « ressource spatiale à enjeu » environnemental

Dans ce scénario, le choix politique national souhaite répondre à l'objectif de protection de l'environnement marin. Une logique de protection à travers la gestion de l'impact des différentes activités installées sur le territoire ou qui souhaitent s'installer (l'avènement des parcs marins). Dans le golfe de Guinée, la forte anthropisation que subit le littoral, et par effet induit la mer avec des usages classiques et nouveaux, exige de nos jours une considération accrue de la protection de l'environnement dans la perspective de développement d'un État. Là encore, le choix de l'État devrait porter sur l'attention de certaines activités peu ou pas polluantes, une exploitation des ressources pouvant maîtriser ce caractère, mais aussi un regard posé sur certains territoires qui représentent un enjeu écologique et environnemental. L'usage de l'espace deviendrait alors très contraignant pour les acteurs de terrain et le ratio entre les attentes économiques et écologiques risque de ne pas être équilibré parce que la vocation à la protection de l'environnement supplanterait l'ambition économique. Aussi, le risque potentiel à générer des conflits entre les différents usagers de la mer et du littoral demeure comme on peut le constater dans l'estuaire du Komo (**Figure 39**).

En effet, la dynamique des conflits de ce scénario est presque identique au premier, à la différence que les divergences entre les acteurs concernent majoritairement les valeurs et perceptions portant sur l'environnement d'une part, et leur compatibilité avec les intérêts économiques d'autre part. À ce sujet, on peut par exemple noter que les mesures de protection du parc national de Pongara seront plus strictes au point d'interdire complètement la pêche maritime artisanale au sein du périmètre concerné. Une telle décision ne serait pas sans effet sur le mode de vie des communautés villageoises dont la pratique de la pêche reste capitale. La tentation des autorités publiques à agrandir la superficie du parc de Pongara pour en faire un sanctuaire écologique marin n'est pas à exclure au même titre que les risques de conflit entre cette initiative et le développement portuaire et ses activités associées. Il peut en être de même avec les opérateurs économiques liés à l'activité touristique à la Pointe Denis et dont les actions seraient jugées destructrices de l'environnement. Ce qui pourrait éventuellement entraîner la fermeture des ces infrastructures et par la même occasion la remise en cause d'une économie locale qui repose essentiellement sur le tourisme.

Le lien fonctionnel entre les deux rives de l'estuaire peut être rompu. La rive droite présente une attractivité économique certaine et les exigences de réaménagement des activités dans le but de la protection de l'environnement interpellent des efforts onéreux et bien plus complexes, tandis que la rive gauche l'est moins à cause de son absence d'industrialisation pour le moment. Il est plus facile pour les autorités publiques de sanctuariser cet espace pour son enjeu écologique comme l'atteste la présence du parc de Pongara. La proximité du site avec la ville de Libreville serait perçue comme un handicap à cause des effets induits de



Réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013.

Figure 39 : Dynamique des conflits dans le scénario 2

l'industrialisation. Partant d'une telle réalité imaginée, la rive gauche présente donc les atouts d'un espace où la dynamique d'occupation peut encore aisément s'orienter progressivement vers des attitudes visant la protection de l'environnement marin.

Ce risque de rupture entre les deux rives traduit également celui qui peut exister entre les objectifs économiques et de protection environnementale dans le cadre d'une politique nationale. L'objectif de protection environnementale ne peut garantir à lui seul les perspectives de développement d'un pays s'il n'est pas concilié avec des ambitions économiques et sécuritaires. Notons quand même qu'une facette de la logique sécuritaire s'incarne déjà par la protection de l'environnement marin. Mais pour autant, le nombre important de conflits demeure et peut même se multiplier pour les divergences issues des valeurs et perception portant sur l'environnement et les intérêts économiques, et même pour l'espace et/ou la ressource.

Dans ce scénario, la logique de gouvernance s'incarne par une faible idée participative des acteurs et des secteurs, de même que le caractère multiscalaire. En clair, c'est une logique de gouvernance qui reste toujours dominée par le fonctionnement secteur par secteur malgré les prémices d'intégration qu'on peut y percevoir. La logique participative est présente mais elle est faible.

Effectivement, des liens lâches vont exister entre les différents acteurs ainsi qu'entre les secteurs pour tenter de concilier quelque peu la protection de l'environnement marin et les objectifs économiques. Mais, l'idée de « bonne conscience écologique » sera toujours dominante. Dans ce cas, les autres acteurs de la gouvernance pouvant être impliqués dans le processus de prise de décision et d'exécution sont les « grandes » ONG environnementales. Il s'agit de celles qui importent des visions protectionnistes internationales et qui ont le pouvoir d'influencer les politiques des États sur ces questions environnementales (WWF, WCS, Greenpeace, etc.).

Le partenariat public/privé en matière de prise de décision dans la conception des orientations stratégiques nationales se résumera sous cet angle avec un risque de déséquilibre des forces en faveur de ces « grandes » ONG environnementales qui, de par les moyens qu'elles possèdent, peuvent aisément agir et traduire leur vision de protection sur le terrain. C'est d'ailleurs ce qui déterminera la stratification du processus de gouvernance en matière de rapport d'échelle du national au local car ces organisations peuvent s'installer à tous les niveaux de la concertation. Avec des moyens déséquilibrés, la logique de gouvernance de l'État risque de connaître une forte influence extérieure par les opinions et mécanismes de gestion des ressources et des territoires des ONG internationales. Une vision manichéenne de l'environnement qui intègre très peu la dimension sociale et culturelle de l'échelle locale.

L'orientation du ZGML aura encore une connotation de zonage mais avec une faible idée de régulation entre les activités du milieu. Le caractère d'une vision spatiale va s'élargir parce que l'État bénéficie d'un autre regard par les ONG environnementales, mais il restera majoritairement sectoriel et réduit à *l'espace concret* dicté d'abord par la présence des enjeux écologiques. Les questions qui portent sur les pollutions liées aux activités telles que la pêche, le transport maritime et l'exploitation offshore vont probablement retenir plus l'attention des décideurs. De même que l'idée de multiplier le nombre d'espaces protégés ou durcir les conditions de contrôle de ceux qui existent déjà au détriment de toute autre forme de lien indispensable à la survie de la communauté locale.

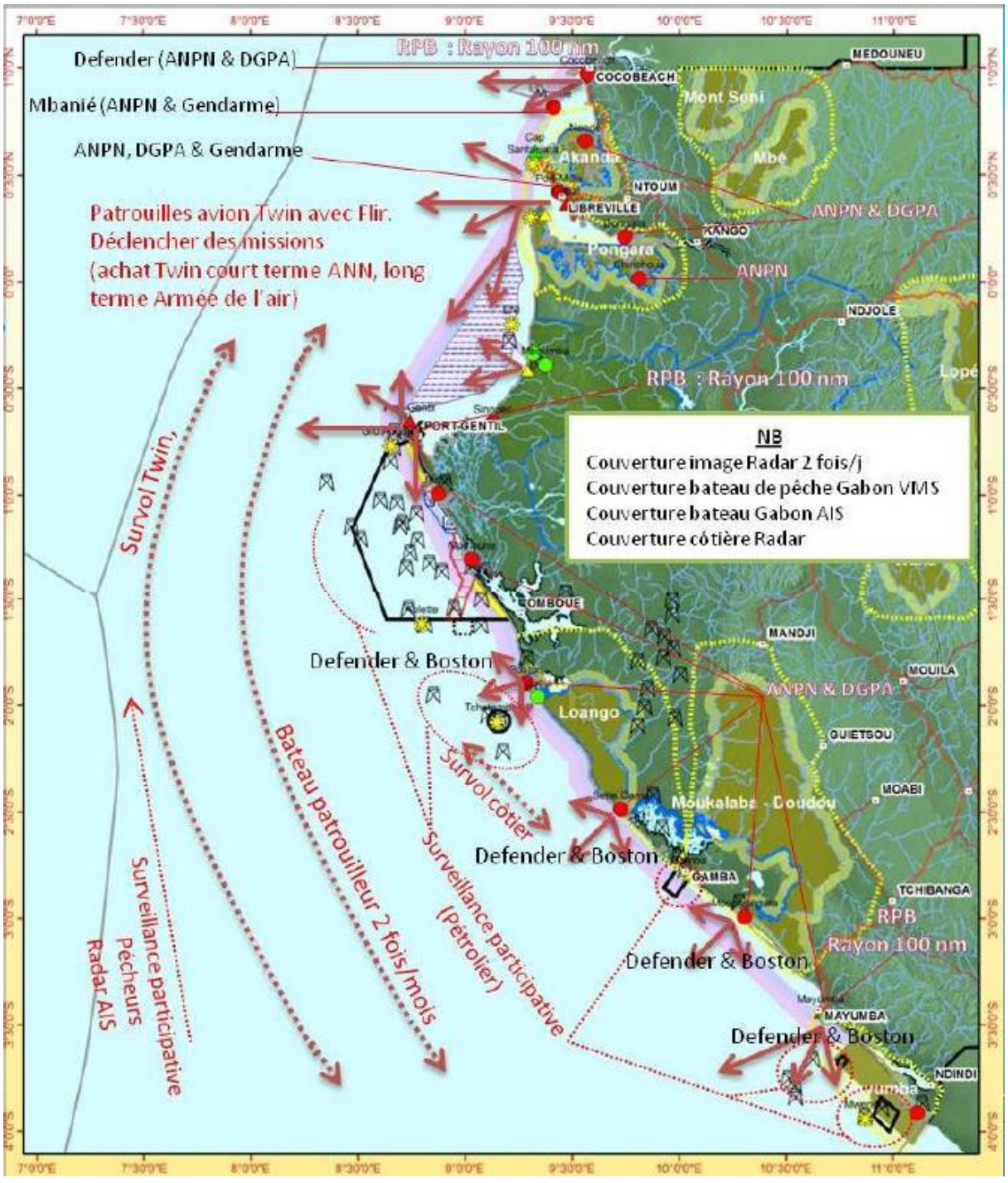
Toutes ces réalités vont gouverner la planification et la gestion multiscalaire des activités avec une priorité accordée aux espaces maritimes protégés ou à protéger. Dans l'estuaire du Komo, les autorités publiques par l'ANPN en collaboration avec les ONG majeures (WWF et WCS) peuvent décider de repousser les limites maritimes du parc de Pongara et d'en faire de même à l'échelle provinciale avec celui d'Akanda. Une logique nationale complétée par la modification des périmètres actuels des parcs de Louango, Moukalaba-Doudou et de Mayumba. Et cela malgré l'existence des zones d'exploitation pétrolière au large.

Ce scénario illustre certaines réalités actuelles du Gabon mais pourrait surtout correspondre à moyen ou à long terme à la vision du projet « Gabon Bleu » qui, pour l'instant, incarne les idées fortes d'une logique de « protection pour la protection » du domaine maritime jusqu'à la limite des 200 milles marins de la ZEE.

En effet, inscrit dans le projet de société du président Ali BONGO ONDIMBA comme quatrième pilier du « Plan Stratégique Gabon Émergent » (PSGE) aux côtés des trois autres que sont « Gabon Vert », « Gabon Industriel » et « Gabon des Services », le projet « Gabon Bleu » a été initié par le secrétaire exécutif de l'ANPN, Lee WHITE, et l'ex-sociétaire de l'ONG WCS, précédemment directeur technique de l'ANPN et actuel conseiller spécial du président de la République chargé du programme « Gabon Bleu », John Michael FAY, dit Mike FAY. Théoriquement, le projet est piloté au niveau du secrétariat général du gouvernement avec une équipe pluridisciplinaire regroupant plusieurs départements ministériels (Pêche, Défense nationale, Aménagement du territoire, Mines, Transports, etc.) et avec pour mission de *« conserver les écosystèmes marins, de sécuriser la pêche, les transports maritimes et les champs pétroliers. Mieux, de créer un réseau de parcs nationaux marins, de contrôler et maîtriser les activités de pêche »* (Anonyme, 2013). Les quelques rapports de communication disparates qui existent sur le projet parlent d'un objectif principal qui devrait se résumer à terme à mieux gérer les ressources à travers un programme cohérent de développement économique durable des écosystèmes marins. Or, pour l'instant, nul ne saurait réellement définir ce projet, ses grandes articulations, son mécanisme de mise en œuvre et son évaluation.

Hormis une présentation au caractère indicatif des enjeux du domaine pétrolier offshore et des ressources halieutiques, et de la cartographie du réseau des parcs nationaux, des risques et menaces du domaine maritime national, des zones de pêche à protéger et quelques propositions liées au besoin de sécurisation maritime sur le plan opérationnel (couverture image radar sur la côte, système VMS et AIS pour les bateaux de pêche, plan de survol aérien des avions patrouilleurs, plan de surveillance des navires de la marine nationale et de la Gendarmerie nautique, logique de surveillance participative entre les sites offshore ou entre les pêcheurs et les mesures installées à terre ou sur les navires (AIS, VMS), etc.) et de la logique de gouvernance des acteurs administratifs et opérationnels (ANPN, DGPA, Gendarmerie nautique) (**Carte 15**), aucun document officiel ne permet d'expliquer et de détailler véritablement le projet « Gabon Bleu ». Serait-ce encore une simple vue de l'esprit pour tenter d'assoir le mirage de *« l'Avenir en confiance »* ? Tout porte à croire que répondre par l'affirmatif à cette interrogation participe d'une logique de bonne foi nourrie par des faits et autres considérations objectives qui prouvent qu'on est loin de concilier la protection de l'environnement marin et le développement économique au Gabon.

Carte 15 : Les propositions du projet « Gabon Bleu » sur la sécurisation



Source : « Gabon Bleu », 2013, Mike FAY, KOUMBA KOMBILA et Parfait NDONG ONDO.

D'abord, il faut retenir que s'il existe un flou sur le concept même de « Gabon Bleu », c'est parce que ses initiateurs et collaborateurs souhaitent à tout prix en faire un soit disant quatrième pilier de développement de l'idéalisme féérique de l'« Émergence », alors qu'il doit incarner tout simple le besoin d'avoir un regard plein sur un domaine maritime qui mérite de bénéficier de la même vision et des mêmes orientations stratégiques portées sur l'ensemble du territoire national, dans tous les domaines (terre, mer, air), les ressources naturelles, sur tous les secteurs d'activité ((*secteur économique* (primaire, secondaire, tertiaire), *secteur social*

(éducation, santé, culture, pauvreté, etc.), *secteur politico-stratégique* (politique extérieure, défense et sécurité), *secteur environnemental* (exploitation durable des ressources naturelles)), etc., à l'horizon 2025. Au-delà de la spécificité du domaine maritime, toutes les préoccupations majeures que sous-tend développer ce programme-État pour la vision d'un « Gabon Émergent » à l'horizon 2025 sont en principe valables pour tous les domaines, et notamment celui maritime. Nul besoin de faire ressortir le concept de « Gabon Bleu » en référence comparative aux trois autres piliers de développement pour la diversification des pôles de croissance. Ainsi, si le « Gabon Vert » fait référence aux enjeux du patrimoine forestier et aux potentialités du secteur agricole et des ressources halieutiques, ni le « Gabon Industriel » et encore moins le « Gabon des Services » ne se focalisent clairement sur un domaine précis en des termes bien définis de secteur terrestre, maritime ou aérien. Le premier évoque la valorisation des richesses du sol et du sous-sol, principalement les hydrocarbures (pétrole et gaz) et le potentiel minier, tandis que le second en appelle au capital humain. Sur la forme, l'idée du concept « Gabon Bleu » comme quatrième pilier de développement n'est pas mauvaise en soi, mais pour l'heure, elle fait référence à l'espace maritime comme une réalité déconnectée de la vision de l'espace terrestre et des besoins des populations. En plus, les éléments qui tendent à traduire la pratique de ce concept suscitent déjà de virulentes critiques et des craintes.

Pour le moment, focalisé à essayer de définir une véritable ligne directrice opérationnelle et des attributions au caractère officiel par les autorités publiques, le projet peine à convaincre même dans les rangs des collaborateurs représentés par les ministères et directions impliqués. La logique de gouvernance prônée par Lee WHITE et son fidèle collaborateur Mike FAY est peu, voire, pas participative pour les autres acteurs. Cette autocratie institutionnelle et organisationnelle nourrit des conflits de compétence sur fond de règlement de comptes entre fonctionnaires comme le précise l'article de François NDJIMBI (2013) sur le site d'information en ligne *Gabon Review*. Il semble que le projet est piloté par une « superstructure administrative » rattachée directement à la présidence de la République au même titre que l'ANPN. Aussi, même si certaines opérations prouvent la volonté de réguler la pêche maritime illégale et la gestion du réseau des parcs nationaux, de fortes craintes demeurent sur le risque d'un tel projet à réduire considérablement les zones de pêche sur le littoral gabonais et, par effet induit, avoir des conséquences sur le ravitaillement du marché intérieur en produits de pêche. Effectivement, le projet pourrait être un prédateur des zones de pêche pour les populations gabonaises comme le souligne François NDJIMBI (2013) lorsqu'il dit qu'*« Il est en effet préconisé de créer 20% de zones maritimes protégées sur les 885 km (dernier chiffre) de côtes dont dispose le pays sur la façade Atlantique. On note par exemple qu'il est envisagé de créer autour de Wonga-Wongué, qui est une réserve terrestre, une zone tampon de 5 km sur l'océan. Ce qui y empêchera résolument la pêche. Déjà, les dispositions légales interdisent la pêche dans un rayon de 5 km autour des exploitations pétrolières. Or, le Gabon envisage le développement de 42 blocs pétroliers en offshore profond. Couplé à la zone tampon de 5 km autour de chacun de ces blocs, il ne restera pratiquement plus de zones pour la pêche traditionnelle. Seule la pêche industrielle en haute mer, destinée aux marchés européen et asiatique, pourra alors se poursuivre »*.

En réalité, l'objectif final de « Gabon Bleu » reste assez flou. Certains observateurs nationaux y voient les grandes ambitions de développement d'un tourisme aquatique sur la façade Atlantique. Une sanctuarisation des territoires et gestion durable des ressources maritimes dont on est incapable d'évaluer le rendement sur le bien-être des populations locales et l'impact économique sur le pays. Car, à interroger l'histoire de la protection de

l'environnement au Gabon ces vingt dernières années, Lee WHITE et Mike FAY n'en sont pas à leur premier coup d'essai. En effet, par l'intermédiaire de l'ONG WCS qu'ils représentaient en 2002, ces deux collaborateurs sont à l'origine de l'idée de création des 13 parcs nationaux qui avait été insufflée au défunt président Omar BONGO ONDIMBA. Les retombées économiques sur la sauvegarde du patrimoine forestier à travers le mécanisme de financement du principe « crédit-carbone » et l'image attractive du tourisme gabonais qu'ils prônaient pour convaincre le défunt président et les autorités gabonaises sont loin d'avoir convaincus les sceptiques quelques années après. Mieux encore, les populations qui sont victimes de ces expropriations et de ces politiques environnementales très contraignantes développent aujourd'hui une allergie systématique à toute idée de protection.

En définitive, tout porte à croire que le projet « Gabon Bleu », à l'heure où nous le connaissons, fait entrer le pays dans ce second scénario dont l'issue chaotique semble être connue.

c) Scénario 3 : estuaire du Komo comme « ressource spatiale à enjeu » sécuritaire

L'orientation politique de l'État vise à sécuriser son territoire et ses activités en tentant d'y assurer l'absence et la réduction du risque et la menace maritime et littorale. Une telle logique n'a de sens que par la justification des enjeux économiques et écologiques du territoire et de ses ressources, et des activités implantées ou souhaitant s'implanter, mais aussi par la gestion des conflits pouvant naître de cette cohabitation. L'exploitation économique reste un enjeu bien évidemment capital mais l'État souhaite la diversification de son potentiel exploitable afin d'inscrire son développement dans la durée. On aspirera donc à une exploitation économique raisonnable et diversifiée où toutes les activités mériteront une attention pour les potentialités à développer mais également pour la gestion de leur cohabitation au risque de conflit. Par rapport à notre point de départ, la tendance du nombre de conflits devrait se stabiliser ou diminuer entre certaines activités, et l'intensité pourrait suivre cette même logique. D'où le risque de produire un état de sécurisation par cette gestion cohérente du territoire et des activités. Le changement sur la dynamique des conflits en est perceptible dans l'estuaire du Komo.

La tendance générale sur l'intensité des conflits devrait changer car l'État instaure un principe participatif dans sa logique de fonctionnement. Le fort niveau d'intensité lié à la concurrence pour l'espace et/ou la ressource va baisser au moins à cause du zonage où chaque activité aura un lieu de développement identifié et reconnu sur le plan spatial. La logique des cohabitations compatibles entre certaines activités n'est pas à exclure. Cette répartition spatiale apaise les acteurs ne serait-ce que psychologiquement dans leur entendement à disposer d'un territoire reconnu et de pouvoir bénéficier d'une aide pour son développement. Il en sera de même pour le niveau d'intensité concernant les divergences des valeurs et de perception portant sur l'environnement car des compromis seraient mis en œuvre pour gérer au mieux les sources de pollution des eaux estuariennes (infrastructures portuaires de récupération de déchets des navires, plan de zonage d'assainissement des eaux usées continentales, etc.) (**Figure 40**).

En matière de réduction du nombre de conflits, on peut envisager de manière concrète à justifier la disparition de certains. Le conflit entre les gestionnaires du parc de Pongara et la pêche maritime artisanale peut disparaître parce que la concurrence pour l'espace ne sera plus un problème dès l'instant qu'on autoriserait sous certaines conditions l'activité de pêche dans

cette zone (une pêche responsable et durable). C'est également le cas entre l'extraction de sables et le parc de Pongara et toutes les installations touristiques. La relocalisation de cette activité hors de ce périmètre mettant fin au conflit, de même que des installations touristiques plus respectueuses de l'environnement. On peut encore justifier la disparition du conflit entre le développement portuaire et l'aide à la navigation dès l'instant où l'autorité en charge de la gestion du domaine maritime portuaire (OPRAG) assure un balisage satisfaisant du chenal d'accès pour éviter les risques d'accident liés au trafic. Ce qui par la même occasion rendra les approches portuaires plus sécurisées pour la navigation. Du coup, la divergence des acteurs revendiquant un meilleur balisage des eaux environnantes de l'île Perroquet disparaîtrait aussi. Il apparaît presqu'évident que la recherche de solutions pour la lutte contre l'érosion côtière entraînera la disparition du conflit avec les acteurs s'occupant de l'extraction du sable. Au regard d'éventuelles installations portuaires pour le traitement des déchets de navires, la divergence avec le transport de commerce et de passagers entre les deux rives va également disparaître.

Comme on peut le constater dans les paragraphes précédents, la prise en compte des objectifs économique et environnemental est omniprésente dans cette orientation de sécurisation car c'est elle qui nourrit les efforts entrepris pour une vision prospective sur l'absence et la réduction du risque et la menace. Une forme de planification et de gestion préventive qui n'exclut pas le caractère des moyens techniques liés à la surveillance et à l'intervention sur la mer depuis la terre.

Pour arriver à ce compromis, le processus de gouvernance garde une approche transversale où le rôle de l'État reste clairement affirmé comme initiateur en fixant les grandes orientations de la politique maritime, mais également comme régulateur entre les activités au probabilisme conflictuel. Cette réalité exige de considérer de façon directe ou indirecte l'ensemble des secteurs et des niveaux d'échelle dans le processus de prise de décision de la conception des orientations stratégiques nationales afin de minimiser le risque de conflit à partir même des acteurs gestionnaires. Une logique participative stratifiée avec une volonté de traduire le principe de transversalité. Le partenariat public/privé est renforcé à travers des instances de concertation et une clarté du cadre réglementaire. Ainsi, l'État fixe les grandes orientations de la politique maritime et désigne les acteurs au plus près des réalités pour réaliser les actions sous son contrôle et avec son soutien. L'État devra ainsi « déléguer » des compétences et des moyens aux autres strates du maillage territorial (provincial et local) car la négligence d'un acteur ou d'une activité peut être source de conflit. Sur la base de ces orientations et selon un modèle équitable entre les grandes et les petites entreprises, ou encore, entre celles étrangères et nationales, l'État veille à la régulation du milieu des acteurs privés qui, de ce fait, ont la « liberté mesurée » de produire un environnement maritime concerté, innovant et sécurisé. L'efficacité des opérations est assurée par la capacité de chaque acteur mais aussi par l'élaboration d'un processus de mise en collaboration de ces derniers pour optimiser les moyens de l'action et l'évaluation des résultats. Ces acteurs ont une capacité d'innovation, d'évolution en fonction de l'insertion de nouveaux paramètres, et de flexibilité d'intégration d'autres acteurs. Même dans le rôle des exécutants, ces acteurs privés participeront indirectement à la conception de schémas stratégiques de par leur capacité à incarner un transfert de connaissances venues d'ailleurs qui contribue à renforcer la culture maritime nationale.

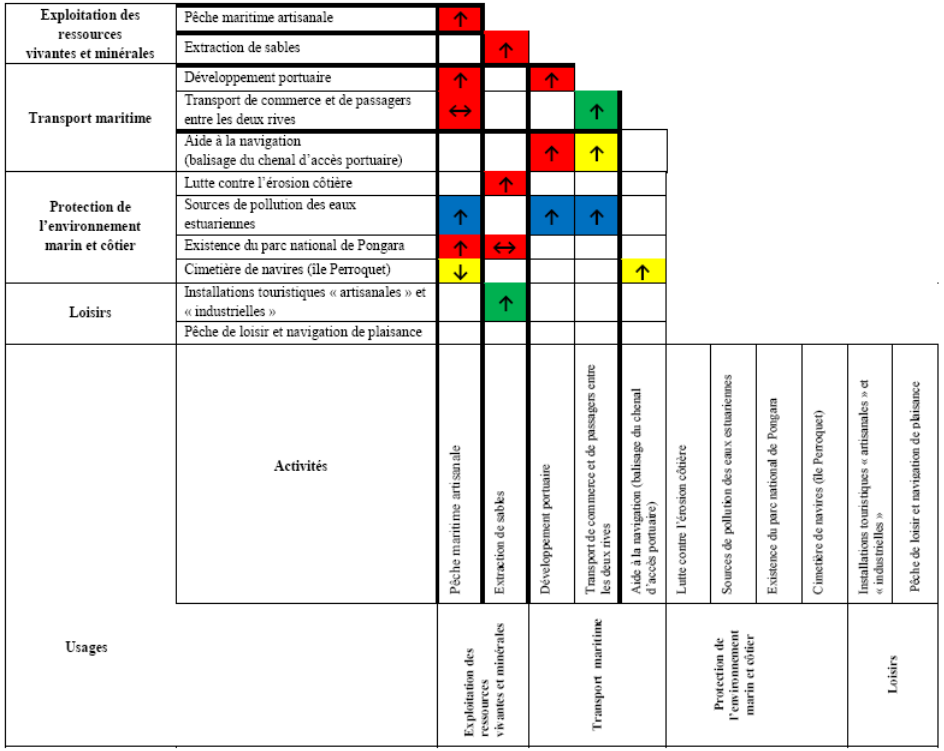
Situation actuelle

Catégories des conflits d'usages selon leurs origines

- Concurrence pour l'espace et/ou la ressource
- Divergences des valeurs et de perception portant sur l'environnement
- Divergence d'intérêts économiques
- Divergence dans l'utilisation et l'interprétation des faits
- Pas de conflit

Niveau d'intensité du conflit

- ↑ Fort
- ↔ Moyen
- ↓ Faible



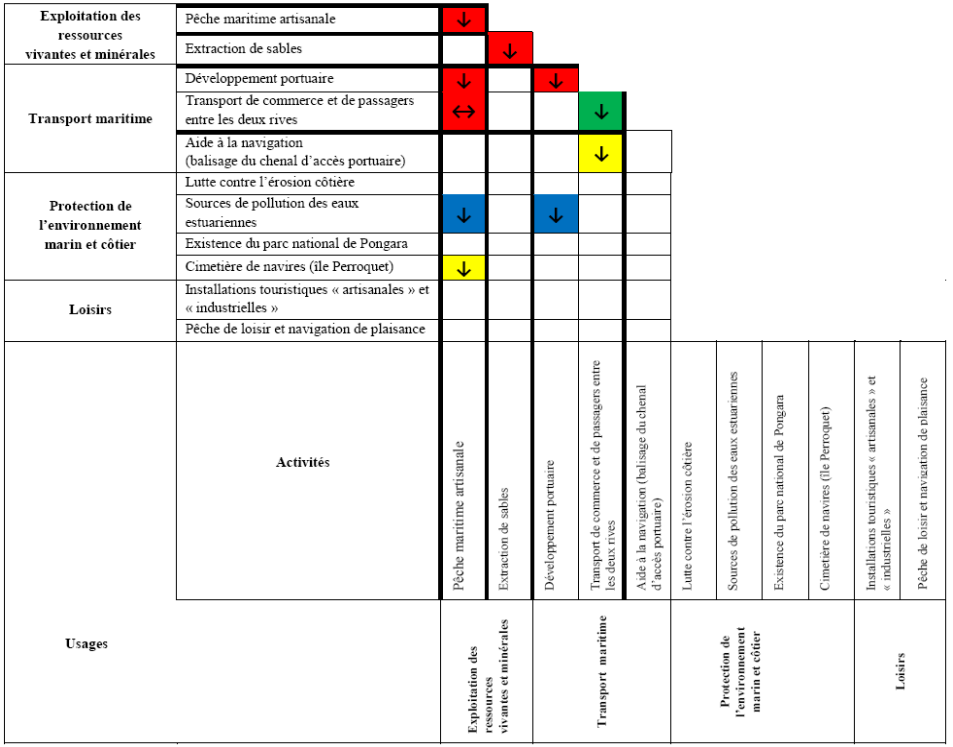
Scénario 3

Catégories des conflits d'usages selon leurs origines

- Concurrence pour l'espace et/ou la ressource
- Divergences des valeurs et de perception portant sur l'environnement
- Divergence d'intérêts économiques
- Divergence dans l'utilisation et l'interprétation des faits
- Pas de conflit

Niveau d'intensité du conflit

- ↑ Fort
- ↔ Moyen
- ↓ Faible



Réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2013.

Figure 40 : Dynamique des conflits dans le scénario 3

L'orientation du ZGML est pleinement affirmée en matière de zonage et de gestion cohérente des activités et de l'espace pour éviter au mieux le risque de conflit et garantir une forme de « paix sociale maritime ». Ainsi, sur le plan pragmatique, l'État peut envisager de rééquilibrer le développement sur les deux rives de l'estuaire du Komo en délocalisant certaines activités sur la rive gauche. Cette dernière pourrait ainsi servir d'espace laboratoire pour une simulation des logiques de gestion et de planification du territoire et des activités pour une sécurisation maritime. Cette logique de planification et gestion est également présente à l'échelle provinciale et nationale.

Cet objectif de sécurisation exige une vision spatiale qui ne peut se permettre d'être réduite à l'*espace concret* car les limites de considération doivent être poussées au plus loin du territoire de base, c'est-à-dire en considérant l'*espace d'influence à envisager* pour pousser l'extrémité imaginaire du caractère préventif et intégrateur. D'où la justification de l'intérêt de l'État côtier du golfe de Guinée sur les potentialités liées à l'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins même si l'on est encore loin de détenir la technologie permettant son exploitation. Il doit en être de même pour l'intégration du réseau des corridors comme facteur de structuration de la dynamique spatiale du rapport terre-mer.

En clair, ce troisième cas de figure est le scénario idéal préconisé pour le Gabon, et dans une large mesure, pour l'État côtier du golfe de Guinée pour le besoin d'élaborer une stratégie nationale de sécurisation maritime. Il exige les principes de transversalité et de multiscalarité de la gouvernance et un caractère intégrateur du territoire et ses activités par le croisement des objectifs économique et de protection environnementale dans une volonté d'incarner l'absence ou la réduction du risque et de la menace par la gestion des conflits. Ce scénario présente les meilleurs atouts de la logique transversale et de la faculté intégrante des questions maritimes permettant d'offrir un cadre sécurisé. Il est donc vu comme une réponse critique au besoin d'élaborer une stratégie nationale de sécurisation maritime avec un caractère multiscalaire et une gouvernance équilibrée et participative face aux mesures désarticulées et incohérentes qui existent actuellement au Gabon et dans d'autres États du golfe de Guinée.

Mais à l'aune de cet exercice de simulation, il est clair que d'autres scénarios imaginaires peuvent exister partant de la considération de l'estuaire comme « ressource spatiale à enjeu », car comme le dit Paul WATZLAWICK (1978), *« De toutes les illusions, la plus périlleuse consiste à penser qu'il n'existe qu'une seule réalité »*. Sur la base du conflit d'usage comme expression de l'absence de sécurisation, nous avons considéré que cette situation serait amplifiée si l'État oriente sa vision de politique maritime sur un objectif strictement économique. Il en sera de même pour un objectif de « protection pour la protection ». Par contre, il en sera autrement si le besoin d'incarner l'absence et la réduction du risque et la menace est alimenté par les précédents objectifs avec une prise en compte de tous les secteurs prioritaires.

Cependant, pour espérer une meilleure efficacité de cette logique nationale, d'autres éléments méritent d'être pris en compte.

VIII.2.2.3. Les autres éléments à prendre en compte pour la stratégie nationale

Ces éléments concernent les vecteurs de transmission de la pensée stratégique, les moyens techniques et financiers opérationnels, mais également le caractère systémique de la stratégie.

a) Les vecteurs de transmission et les moyens techniques et financiers

Chaque État doit envisager des vecteurs de transmission des orientations stratégiques et des moyens qui permettront de soutenir l'élaboration et l'exécution de la stratégie nationale (financiers, politiques, acteurs privés et aide extérieure).

Pour les ***vecteurs de transmission de la stratégie nationale***, il est judicieux d'entreprendre des programmes d'éducation et d'enseignement généraux et spécialisés qui obéiraient à un seul objectif : enseigner la mer et ses enjeux. Au-delà des besoins d'harmonisation d'un programme évolutif (primaire, secondaire, universitaire) et des outils supports de la transmission (livre, DVD, activité pédagogique), l'un des axes pédagogiques principalement visé pourrait être la reconstruction mentale de la notion de territoire national dès l'école primaire. Cette notion doit impérativement considérer les frontières maritimes. Il va s'en dire qu'une telle démarche ne peut se nourrir que de son aspect pédagogique, car elle interpelle les États de la région du golfe de Guinée qui n'ont pas encore entrepris de compromis diplomatique pour établir valablement leurs frontières maritimes. Il faut ainsi susciter le sentiment d'appartenance territoriale à travers cette considération.

De même, des stratégies académiques méritent d'être déclinées selon les réalités et les besoins de chaque État côtier. Elles comprendraient ainsi des programmes spécialisés sur la mer et le littoral dans le cadre de la sécurisation des espaces et des activités. Pour cela, la création préconisée de structures qui permettent de recueillir et d'entretenir des données qualitatives et quantitatives reste un pilier indispensable de cette vision maritime.

Pour les moyens qui soutiennent la stratégie nationale, nous préconisons de viser quatre pôles hétérogènes mais qui peuvent avoir des influences relationnelles : financier, politique, acteur privé et aide extérieure.

Il faut ***bien réinvestir le « gain de la mer »***. En effet, de par l'exploitation de nombreuses ressources et potentialités de la mer, des revenus colossaux sont générés à travers les activités qui s'y développent. L'exploitation pétrolière offshore et le transport maritime sont particulièrement des activités génératrices de revenus. Une bonne partie des pays du golfe de Guinée tirent l'essentiel des revenus de leur PIB de l'exploitation pétrolière qui, elle-même est majoritairement offshore. De plus, près de 80% des échanges mondiaux se font par voie maritime et le port représente l'espace d'acheminement et de départ de toutes ces activités liées au commerce maritime. Il peut également jouer un rôle déterminant comme position stratégique dans un théâtre d'opération militaire en se dotant d'éléments lui conférant une valeur défensive (positionnement de la marine comme défense des attaques pouvant venir de la mer ou de la terre) ou offensive (place de rassemblement, de projection et d'appui des forces pendant toute la campagne) (CHALIAND, 1990). De ces facteurs, il découle que le port reste un enjeu économique et stratégique pour les États. Mais, c'est le port de commerce qui reste particulièrement visé comme générateur de revenus importants pour tous les pays du monde disposant d'une façade maritime, et ceux du golfe de Guinée en sont également bien

conscients. Au-delà de l'indisponibilité des chiffres pouvant étayer cette réalité, les exemples de nomination de proches collaborateurs des chefs d'État africains au poste de Directeur Général d'un port sont nombreux ainsi que les passe-droits qui foisonnent sur les contrats portuaires entre les différents acteurs.

À titre d'exemple, lors de nos investigations dans certains ports du golfe de Guinée, nous avons constaté que les revenus générés rien que par les titres d'accès en zone sous-douane étaient impressionnants, soit une moyenne de 200 000 000 de francs cfa par an au port d'Abidjan depuis 2005, mais que la destination de cette somme semble inconnue. Aussi, les tensions maritimes récurrentes entre les pays régionaux, où entre ces derniers et leurs anciens pays colonisateurs sur d'éventuelles négociations ou renégociations de contrat par l'intermédiaire des sociétés privées portuaires et pétrolières attestent bien de l'enjeu économique et stratégique des activités portuaires et pétrolières en mer. De par ces quelques aspects, il est évident que la mer génère des revenus considérables dont l'investissement n'est pas toujours bien orienté dans les États du golfe de Guinée dans le but de poser des actions incarnant une stratégie nationale de sécurisation maritime. D'où la nécessité d'une gouvernance intelligente de ces revenus.

Stimuler la volonté politique par les résultats des études géographiques spécialisées dans l'évaluation et la prospective. Réduisons la notion d'évaluation comme référant de « ce qui a été fait » et celle de prospective comme « ce qui pourrait être fait ». Les deux notions participent donc du présent et d'un futur envisagé ou imaginé, mais c'est surtout leur caractère lié à la « cartographie automatique »[245], quantification des données, théorisation, conceptualisation, modélisation et méthodologie des outils d'analyse qui mérite de retenir notre attention dans ces études spécialisées. En effet, le politique étant souvent enclin à apporter aux populations des réponses ou des solutions toutes faites et applicables sur le terrain, il est souhaitable que le langage scientifique du nouveau géographe, loin du caractère strictement académique, s'adapte à cette nouvelle réalité, sans pour autant « se dénaturer » ou « se substituer » aux sciences dites de la recherche appliquée, en offrant cette approche de « la recherche-action » par le visuel (cartographie) et une forme synthétique et méthodologique sur les questions maritimes. En d'autres termes, entrer dans l'« ère des outils, méthodes et stratégies d'aide à la décision ». Cette démarche ne se fait pas uniquement dans un seul sens (propositions du scientifique au politique). Il faut que le politique manifeste également une volonté de collaboration pour conduire ensemble la dynamique des projets avec le chercheur.

Cependant, il est préférable de garder à l'esprit que le but d'une telle démarche n'est certainement pas d'effrayer le politique (ou la population) sur sa capacité de décideur à prôner une action sur un espace donné, et encore moins, de lui donner l'illusion de prédire l'avenir à l'exemple de cette nouvelle approche géographique qui s'inscrit dans la prospective sur le territoire (*la géoprospective*), même si, pour l'instant, elle reste une spécialité émergente dont la définition reste encore assez flou et ne fait pas encore l'unanimité (MAREÏ, 2013).

Encadrer l'évidente participation du secteur privé dans la sécurisation maritime. Ce n'est certainement pas en jouant à la politique de l'autruche sur le couple privé-public que les

[245]Loin de son ancienne conception comme document statique, de localisation et d'illustration d'un texte, l'expression de « cartographie automatique » souhaite faire référence ici à cette nouvelle cartographie qui tient compte certes des précédentes fonctions mais qui ajoute aussi non seulement le caractère informatique avec des bases de données statistiques et numériques, mais également insister à en faire un élément de réflexion dynamique.

États du golfe de Guinée réussiront à dynamiser leur rapport à la mer par la sécurisation. Ils ne sont d'ailleurs pas les seuls. La tendance mondiale est à l'hypocrisie générale. C'est du moins ce que nous constatons sur l'épineuse question de la participation ou non des sociétés privées à la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien.

En effet, en 2008, pendant qu'une organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes, Armateurs de France, clarifiait sa position dans un dossier dédié à la question de la piraterie (Armateurs de France, 2008), en exprimant ne pas être très favorable à la présence d'armes à bord de navires et au recours des sociétés privées sauf à celle de militaires sous certaines conditions, il semble que des thoniers français (dont on ne peut certes prouver l'affiliation avec Armateurs de France) et surtout espagnols embarquaient déjà des personnes de sociétés privées pour la pêche dans l'océan Indien. L'opinion internationale a toujours été divisée sur ces questions qui concernent l'embarquement des armes à bord des navires et l'implication des sociétés privées malgré l'évolution des positions qui visent à leur encadrement comme le prouve un projet soumis à l'OMI en 2011 (**Annexe 5**). En juin 2014, la France de son côté, clos le débat en faisant adopter au Parlement un projet de loi sur l'embarquement des agents privés armés à bord des navires battant pavillon français[246]. Outre ce volet sur la piraterie, le problème de la cohabitation du couple public-privé a été aussi abordé dans le cadre de la gestion des espaces portuaires et dans le domaine de l'offshore.

Il faut dire qu'au-delà du caractère régalien des missions de l'État et des limites flagrantes à les assumer comme dans les pays du golfe de Guinée, la question portant sur la participation ou non du secteur privé à la sécurisation maritime ne devrait plus être d'actualité comme débat de discorde malgré son caractère pertinent et sensible. Doit-on ou non autoriser la participation du secteur privé pour la sécurisation maritime ? Pour nous, c'est une fausse bonne question au regard des réalités hypocrites. Celle qui mérite d'être plutôt posée est celle des mesures à prendre pour l'État pour encadrer cette participation tout en gardant ses prérogatives régaliennes. Comment l'État s'organise-t-il en droit et en pratique pour produire avec les acteurs privés un environnement maritime (espace et activité) sécurisé et sécurisant ? Cela passe bien évidemment par reconsidérer l'initiative privée dans la stratégie nationale. Il ne fait aucune ombre d'un doute que l'acteur privé fait partie du paysage maritime actuel. En cela, le choix d'un milieu armatorial innovant pour produire un système de structures attractives et générateur de capitaux est une solution à explorer sérieusement.

Solliciter et bien utiliser l'aide extérieure. Au-delà de l'aspect financier qui prédomine souvent, il est clair qu'une aide extérieure peut revêtir plusieurs natures. Le terme « solliciter » sous-tend pour nous que l'aide, de quelque nature qu'elle soit, viendrait en appui à des projets spécialisés qui contribuent à la stratégie nationale de sécurisation maritime. Parmi tant d'autres, des projets comme celui d'une double diplômation des Masters mer et littoral entre l'Université de Nantes et l'Université Omar Bongo de Libreville serait une occasion de bénéficier des universaux et des spécificités des mers et des littoraux à chaque région. Pour des aspects financiers d'une aide extérieure, il est souhaitable de mettre en place des audits de contrôle et de suivi des dépenses par des organismes indépendants pour créer un climat de confiance réciproque entre le ou les donateurs et les structures bénéficiaires. C'est aussi une occasion de stimuler l'évolution des projets et des structures concernées par la mise en œuvre de cahiers des charges. Aussi, l'aide individuelle des principaux partenaires

[246] Texte disponible sur le lien internet : www.lignesdedefense.blog.ouest-france.fr.

commerciaux des États du golfe de Guinée pourrait être particulièrement privilégiée sans pour autant en faire une exclusivité.

Au-delà de ces directives générales, la stratégie nationale devrait être dotée d'une approche systémique. À cet effet, en parlant de la stratégie en tant que système, Hervé COUTAU-BÉGARIE (1999) confirme que *« l'intérêt de l'analyse systémique est l'insistance sur la globalité et sur les relations constantes entre les éléments qui composent le système »*.

b) La mise en œuvre d'un système sécuritaire : la notion du « triple S maritime »

Le caractère systémique de la stratégie nationale que nous proposons tient lieu du développement de la notion du « triple S maritime », c'est-à-dire la liaison théorique et opérationnelle qui s'inscrit dans une logique commune évolutive et cyclique des éléments du « savoir maritime », du « savoir-faire maritime » et du « savoir-être maritime » (**Figure 41**). Chaque acteur impliqué dans la stratégie nationale est donc invité à assimiler cette logique systémique qui, au-delà des instruments qui peuvent être spécifiques à chacun, garde au moins une approche méthodologique commune, l'interconnectivité des instruments permettant d'atteindre l'objectif visé.

Par **définition**, en considérant une classification « savoir, savoir-faire, savoir-être », le terme savoir renvoie à la connaissance, celui de savoir-faire à l'action ou à la capacité d'entreprendre et le savoir-être à une attitude, une manière d'être. La dynamique des acteurs de la stratégie nationale de sécurisation maritime est donc interpellée à tenir compte d'abord des connaissances maritimes par un véritable état des lieux de ce qui est connu, avant de poser des actions ponctuelles ou dans le cadre d'une directive générale, et de veiller par tous les moyens possible à ce que cette action soit pérennisée par une attitude et des moyens pouvant refléter la posture d'une communauté ou d'un État. Cela implique donc de graduer l'action par des **niveaux opérationnels** où la première exigence est une acquisition des connaissances (données) sur la question ou le problème soulevés, puis, poser l'action pour le résoudre comme un second niveau d'agissement, et enfin, s'assurer que l'action posée aura une durée.

À cet effet, le **rapport homme-milieu** est très intéressant dans la mesure où pour forger une posture d'État concernant le domaine maritime, il est souhaitable d'adopter une démarche progressive qui identifie en premier lieu les atouts culturels des peuples et leur milieu, ensuite, par une relation valorisante entre l'homme et son milieu par une dynamique que nous qualifions de « sensibilité valorisante » car ce dernier met en valeur l'espace par ses connaissances et sa capacité à l'apprivoiser. On cherche à conserver le mieux possible cette synergie créée dans la transmission pour les générations futures. En clair, chaque savoir renvoie à des **objectifs** interconnectés qui répondent au fait de combler les carences sur les connaissances maritimes, créer une dynamique d'agissement conceptualisée et concertée, et enfin, par cette dynamique, contribuer à l'éclosion de la culture maritime par la pérennisation de l'acte.

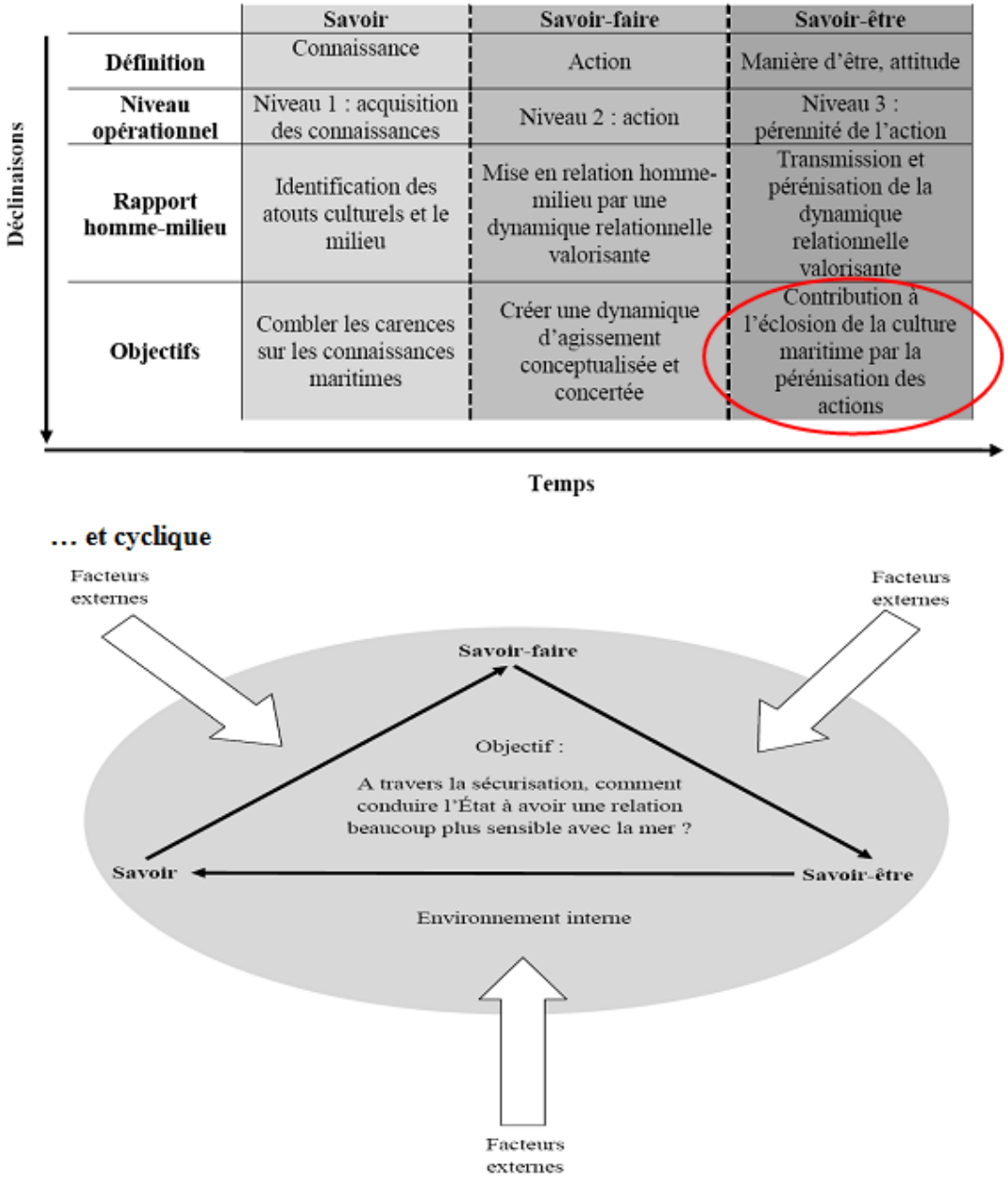


Figure 41 : La notion du « triple S maritime » dans une logique évolutive …et cyclique

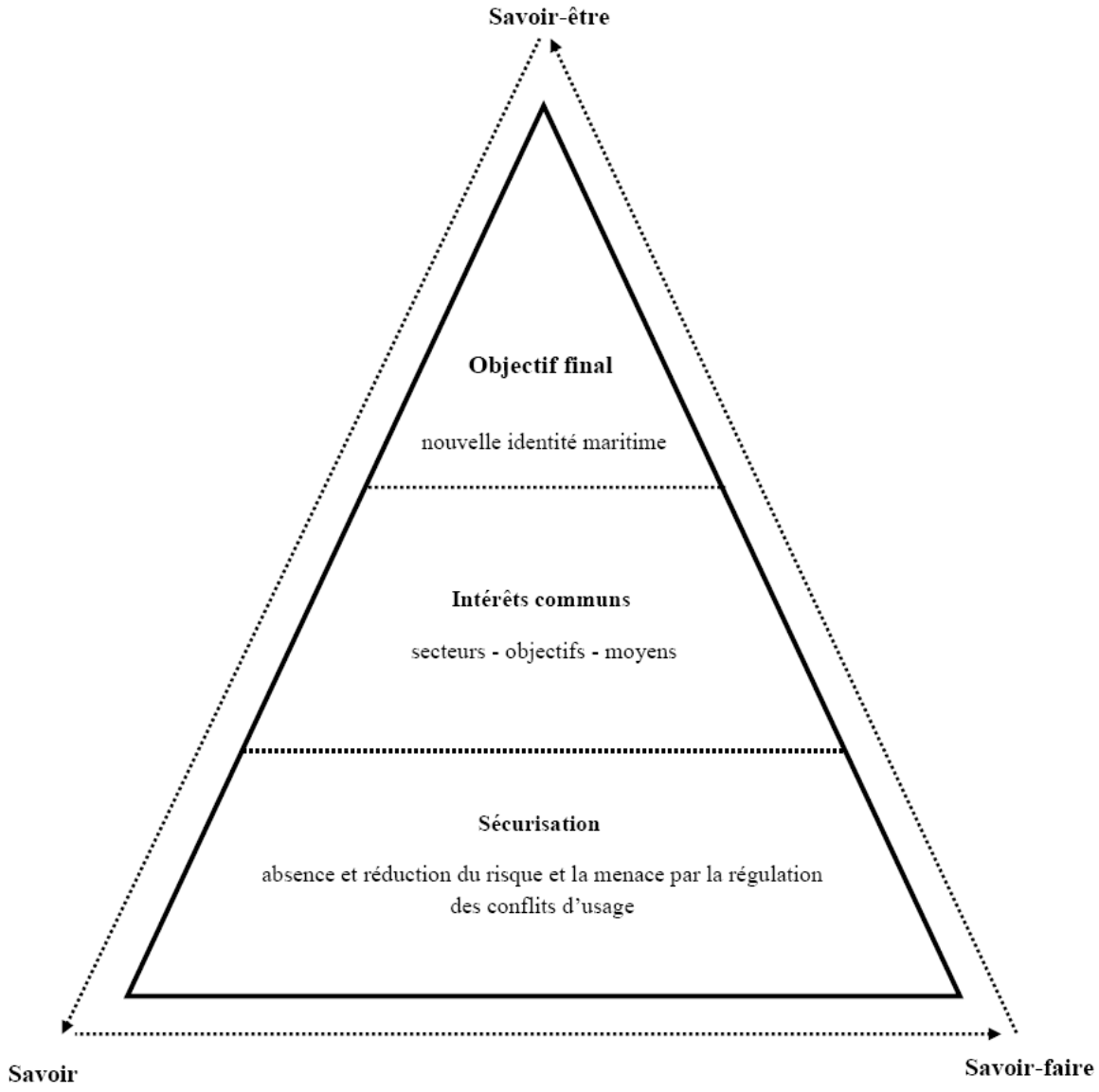
Outre ces déclinaisons, il faut se rendre à l'évidence qu'on ne peut déterminer avec précision le temps qu'il faut pour passer des besoins de l'acquisition des connaissances à celles qui donnent une attitude ou une posture confirmée. Pour autant, il est indispensable de se fixer des objectifs à court, moyen ou long terme. Pour cela, il faut que le système soit dynamique et inscrit dans un processus conscient. En gardant la capacité à intégrer en permanence des connaissances extérieures actualisées, le système stratégique se renouvelle à tous les niveaux même s'il doit d'abord incarner une certaine forme d'autorégulation.

En effet, la dimension cyclique est primordiale parce que les savoirs sont interconnectés. Pour traiter d'une question maritime, on a besoin de connaissances (savoir) sur le sujet avant de poser l'action par une procédure bien déterminée (savoir-faire). Il est important que la solution trouvée s'inscrive dans la durée (savoir-être) jusqu'à ce qu'une nouvelle situation se présente et exige de prendre en compte de nouveaux éléments. Ces éléments peuvent faire partie du système. Par exemple, le fait qu'ils soient liés à l'espace national même, ou être des facteurs externes à l'État comme la ratification expresse du Code ISPS par les pays du golfe de Guinée au risque d'être blacklistés. En réalité, une posture ou une attitude d'État reflète la situation des enjeux du moment, elle peut évoluer selon une conjoncture. Les systèmes qui permettent de définir ces postures doivent être animés par la même attitude organiciste.

Nous pensons donc que le caractère systémique est indispensable dans une stratégie nationale qui définit ses priorités, aussi bien sur les enjeux maritimes que sur la gouvernance des acteurs et des institutions. Il permet de donner aux acteurs impliqués une logique commune de fonctionnement qui, par effet induit créée une forme de nivellement du processus permettant de passer de la connaissance théorique à l'action, et de l'action à sa pérennisation. Au bout du compte, l'un des objectifs du système repose sur la recherche méthodologique permettant d'inscrire l'action dans la durée en vue de produire une attitude reflétant une culture maritime.

VIII.2.2.4. La stratégie nationale de sécurisation maritime en schéma de synthèse

En parlant d'un des facteurs qui expliquent tout effondrement environnemental des sociétés dans un rapport de « suicide écologique », Jared DIAMOND (2006) affirme que les réactions d'une société (réponses apportées par une société) face à ses problèmes (environnementaux ou autre) dépendent de ses institutions (politiques, économiques et sociales) et de ses valeurs culturelles. Effectivement, l'auteur a raison dans la mesure où nous avons pu apprécier ces valeurs culturelles et institutionnelles à travers une comparaison des maritimités où il était nécessaire pour les pays du golfe de Guinée de forger individuellement des institutions fortes, flexibles et aptes à impulser une dynamique politique et à se renouveler, d'une part, et d'asseoir une quelconque vision stratégique sur l'adaptation du poids des traditions maritimes, d'autre part. Ces ambitions méritaient de s'inscrire dans la conception d'un procédé d'agissement global qu'est la stratégie nationale de sécurisation maritime (**Figure 42**).



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 42 : La pyramide de la stratégie nationale de sécurisation maritime

De ce fait, un tel cadre d'appui mérite de s'approprier réellement le concept de sécurisation maritime comme recherche d'absence et de réduction du risque et la menace dans une orientation visant la gestion et la planification de l'espace et des activités pour la régulation des conflits d'usages. Le contexte initial de la définition de la stratégie nationale repose donc sur la réappropriation du concept de sécurisation.

En réalité, l'objectif final de cette stratégie est d'amener l'État à avoir une relation beaucoup plus sensible avec la mer au-delà du caractère réducteur de prédation des ressources et de la dimension statique de position géographique qui prévalent dans les relations actuelles. Une forme de nouvelle identité maritime. Pour y arriver, cette stratégie doit identifier non

seulement ses objectifs, mais aussi en évaluer les conséquences de ses orientations. Ces ambitions stratégiques se nourrissent par le processus d'identification des questions d'intérêt commun sur les secteurs prioritaires, les objectifs majeurs et les moyens au service de ces objectifs qui doivent incarner les principes et mécanismes de transversalité et de multiscalarité dans la logique de gouvernance des acteurs, du territoire et des activités. Aussi, cette dynamique stratégique se doit d'être systémique pour assoir une attitude, mieux encore, une culture maritime par la pérénisation des actions par la notion du « triple S maritime ».

Il faut dire que ce besoin de stratégie nationale de la sécurisation maritime n'est pas qu'une simple vue de l'esprit comme le prouvent les scénarios de la pratique sur les moyens des objectifs dans l'estuaire du Komo. Par le risque de survenance des conflits en fonction du choix de la politique stratégique, les principes et mécanismes de transversalité et de multiscalarité dans la gouvernance et l'application du ZGML ont été vérifiés.

Dans le cadre de l'estuaire du Komo comme espace laboratoire permettant de tester cette conceptualisation de la sécurisation, trois scénarios ont été élaborés pour tenter de comprendre la dynamique conflictuelle par rapport aux orientations politiques sur l'espace et de l'utilisation du concept ZGML dans une optique de gestion et de planification de l'espace et des activités. Il semble que l'orientation strictement économique d'une « ressource spatiale à enjeu » pousse inéluctablement au conflit entre les différents acteurs. Cela est encore bien plus accentué lorsque l'orientation politique est strictement économique et ne garanti pas le minimum des conditions sécuritaires et du respect de l'environnement. La Situation est identique pour une orientation politique qui prône la protection de l'environnement par une logique de « protection pour la protection ». Par contre, elle est différente pour un objectif politique sur la sécurisation du territoire qui laisse entrevoir une forme de « paix sociale maritime » entre les acteurs en intégrant la dimension de l'économie et de la protection environnementale, et l'application du ZGML qui se traduit par la planification et la gestion du territoire et des activités. Une telle réalité locale imaginée mérite de s'inscrire à une échelle nationale par la déclinaison des grandes directives de la stratégie.

Ainsi, la stratégie nationale s'inscrit certes dans le cadre spatial d'un territoire d'État, mais elle garde une marge de manœuvre à insérer des facteurs externes liés à la conception du « national théorique ». La notion de sécurisation maritime elle aussi se doit de prendre une tout autre dimension en plaçant l'espace comme objet central de la réflexion et non pas uniquement comme support d'activités. Et, qu'importe l'approche de la sécurisation par l'entrée de l'activité ou celle de l'espace comme objet central de la réflexion, l'objectif final étant bien évidemment de sécuriser par la gestion et la planification des activités et des espaces maritimes et littoraux en vue d'une attitude spatiale préventive des conflits.

D'autres éléments méritent d'être pris en compte dans la stratégie nationale, notamment le caractère systémique indispensable à sa mise en œuvre. En effet, bien souvent ignoré pour la mise en application, le caractère systémique répond à un double objectif : connecter les différents instruments et outils des acteurs dans une approche commune et évolutive en rapport avec la vision globale stratégique, et rechercher à inscrire l'action dans la durée en vue de produire une attitude reflétant une culture maritime sur la sécurisation. Autrement dit, une manière de faire et d'être.

Enfin, le modèle stratégique d'ensemble doit toujours s'adosser à l'environnement institutionnel et culturel, et aux réalités maritimes spécifiques de chaque État et à chaque niveau de l'échelle nationale.

Il va s'en dire que la stratégie nationale de sécurisation maritime n'a d'intérêt qu'en appréhendant l'espace maritime dans son rapport avec la terre. D'où la nécessité de considérer la notion de « territoire national » dans le sens large de la stratégie globale qui repose sur le *continuum* idéologique et spatial terre-mer. En d'autres termes, la stratégie nationale mérite donc de s'inscrire dans un regard plein du territoire de l'État sans ignorer les problèmes de gouvernance qui sont très souvent inhérents au domaine terrestre (redistribution des richesses, normes démocratiques, respect des droits de l'homme, résolution des tensions et conflits civiles, sécurité sanitaire des populations, etc.). La réalité des corridors comme étant des artères d'influence prolongée de la dynamique maritimo-portuaire doit être prise en compte dans la structuration spatiale des besoins de sécurisation comme le démontre nos scénarios. Il en est de même pour la considération de l'espace côté maritime avec le besoin d'une vision politique de sécurisation préventive qui doit toujours caresser l'extrémité spatiale du possible imaginaire.

Au terme de ce chapitre sur la nécessité d'une stratégie nationale de sécurisation, nous posons le problème de la recherche d'une identité maritime culturelle propre à chaque État comme étant le socle d'un processus dynamique de la maritimité. Tout au long de notre analyse, nous avons insisté sur la nécessité d'un regard plein du territoire de l'État dans son rapport avec la mer par la stratégie nationale de sécurisation maritime.

En effet, de par une analyse comparative entre des maritimités fortes et en expansion (la Norvège et la Chine) et celles balbutiantes aux profondeurs historiques altérées (des pays du golfe de Guinée), nous avons démontré qu'il y avait nécessité pour ces derniers de comprendre que la maritimité est effectivement un processus et qu'il leur revenait individuellement d'enclencher de manière consciente une telle démarche en s'appuyant sur les axes forts des traditions maritimes anciennes tout en considérant les exigences maritimes de l'heure. Une telle initiative mérite de s'inscrire dans un procédé global à l'échelle prioritaire du territoire d'un État sans exclure des considérations extérieures et sectorielles. Par conséquent, il est possible que ce concept de sécurisation puisse revêtir une connotation de politique spatiale stratégique en vue d'une gestion du risque potentiel de conflits sur un territoire donné et ses activités comme dans l'estuaire du Komo. Une telle réflexion méritait d'être explorée à l'échelle nationale, en l'occurrence celle du Gabon pour permettre à ce pays d'affirmer sa maritimité par l'objectif sécuritaire comme le préconise le troisième scénario qui apparaît comme une réponse critique aux insuffisances et manques maritimes sécuritaire dont le pays fait face actuellement.

Ainsi, le modèle de la stratégie nationale de sécurisation maritime préconisé donne les grandes directives et la mise en œuvre à travers le caractère systémique. Chaque État côtier du golfe de Guinée est donc invité à s'approprier les directives de ce modèle stratégique afin de construire ou de renforcer progressivement son « action de l'État en mer » tout en contribuant à affirmer sa position à l'échelle régionale.

CHAPITRE IX

DU REGIONALISME DE SITUATION AU REGIONALISME DE CONVICTION

En ce siècle de fragmentation des acteurs de la vie économique, politique et stratégique, de nombreux chercheurs du monde s'accordent à reconnaître l'intérêt que représentent les regroupements régionaux ou sous-régionaux des États dans des cadres institutionnels variés. Le régionalisme, assimilé dans le présent chapitre comme une forme d'expression de l'intégration régionale consacrée dans un cadre institutionnel est une dynamique qui lie les pays géographiquement proches pour définir un espace commun où les relations tendent à s'affranchir des frontières politiques. « Agir en communauté » dans un cadre institutionnel devient bien plus qu'un effet de mode des nouveaux comportements des acteurs conventionnels, mais également une nécessité face aux insuffisances des actions individualistes, à la similitude des menaces et risques dans un caractère transfrontalier et au caractère exigeant du potentiel pour y faire face. Aussi, sans pour autant renier le caractère souverain des États, la mer, par la configuration de son espace et des activités liées dans son rapport avec la terre, exige le regroupement géographique pour offrir des ensembles dynamiques et fonctionnels avec des orientations politiques clairement identifiés.

Les États du golfe de Guinée ne sont pas en reste dans cette dynamique de regroupement qui produit des ensembles institutionnels régionaux. Bien qu'ils entretiennent une vieille tradition de coopération économique et technique dont la dynamique prend ancrage dans la géographie et le jeu d'influence des anciens pays colonisateurs, ces organisations régionales reflètent encore bien trop souvent une simple somme géographique des États membres dont on a parfois du mal à identifier les orientations politiques au-delà de la dénomination des différents sigles qui les composent. Incontestablement, les questions maritimes s'invitent au débat pour tenter de susciter une dynamique qui reconnait *de facto* le rapport terre-mer comme indissociable des orientations politiques des institutions, mais également pour tenter d'offrir un terrain d'entente aux différentes hésitations des logiques du régionalisme maritime à travers la sécurisation.

Malgré les différentes facettes qui témoignent de son évolution récente, héritée des logiques lointaines et d'influences diverses, le régionalisme dans le golfe de Guinée semble encore se réduire à de simples regroupements étatiques partageant un même espace géographique. C'est également dans cette logique que le fait maritime a été peu ou pas considéré et semble inlassablement chercher une place de choix (**Section 1**). Pourtant, le régionalisme maritime à travers diverses questions soulevées n'est pas une utopie, et, ce ne sont certainement pas les États du golfe de Guinée appartenant à certaines organisations qui pourraient manquer d'arguments et d'atouts pour faire de la problématique de la sécurisation maritime un véritable facteur de coopération et d'intégration régionale (**Section 2**).

Section 1: Le régionalisme de situation : une logique dominante dans le golfe de Guinée

Une grande partie des institutions régionales du golfe de Guinée sont des coquilles vides. Elles incarnent des regroupements à simple somme géographique des États membres. Différentes raisons permettent d'expliquer cette situation aux réalités quelque peu variées selon qu'on se trouve en Afrique de l'Ouest ou en Afrique Centrale. Pour y arriver, nous

ajouterons d'autres arguments à ceux précédemment cités dans le chapitre IV sur le contrôle des institutions pour la sécurisation. Ici, avant d'interroger la place de la dimension maritime dans les objectifs de ces logiques d'ensemble, il s'agit d'abord d'évoquer la dimension historique de l'évolution de ces regroupements ainsi que les influences stratégiques contemporaines liées aux enjeux de la mondialisation qui contribuent à leur renouveau.

IX.1.1. Le régionalisme africain : héritage colonial et bilan mitigé

Qu'importe les formes et les fonctions qu'on souhaite donner aujourd'hui aux différents ensembles économiques sur le continent africain et particulièrement dans le golfe de Guinée, la plupart d'entre eux sont le fruit d'un contexte historique en ébullition permanente qui ne laisse guère présager la compréhension d'une cartographie simple des différents regroupements et des objectifs qui leur sont assignés.

IX.1.1.1. Les origines du régionalisme africain : le cas du golfe de Guinée

Pour l'Afrique, il est difficile de dater avec précision la période historique qui consacre l'avènement des regroupements régionaux. Cependant, on peut affirmer que pendant la période coloniale, quelques ensembles existaient déjà malgré le fait que certains n'ont pas survécu au lendemain des indépendances. En réalité, la dynamique du régionalisme intervient dans un contexte et un territoire où les États ont été habitués à pratiquer des relations africano-européennes plus qu'à des relations interafricaines (BORELLA, 1964). Cette tendance relationnelle n'est pas sans effet sur les modifications de la cartographie et des logiques économico-politiques des ensembles régionaux et sous-régionaux nés de la période post-coloniale. Pour Guillaume FOUDA (2004), il apparaît clairement qu'une part du processus de régionalisation en Afrique trouve son origine dans les solidarités géographiques[247] et les liens historiques de la colonisation. Les idées qui animent ces premiers regroupements trouvent leur source à travers la volonté de conforter l'autodétermination des jeunes États indépendants. Mais en réalité, cette philosophie intégrationniste est loin d'être une inspiration endogène africaine comme le démontre Marc-Louis ROPIVIA (1998) lorsqu'il évoque le cas de l'Afrique centrale et ses logiques intégrationnistes en comparaison avec l'évolution du modèle européen. À travers la genèse même de l'idée d'intégration régionale en Afrique noire dès le Traité de Rome en 1958, l'impulsion d'un tel processus a été inspirée par les technocrates européens avant d'être appliquée par les élites dirigeantes africaines, et cela, dans le but de continuer d'affirmer une domination de l'Europe sur l'Afrique en ôtant à cette dernière toute capacité d'élaborer sa propre stratégie d'intégration.

Les premiers regroupements institutionnels ont donc pour objectif principal le développement économique des États membres. Et, c'est progressivement que ce « régionalisme de libération » ne pouvant plus à lui seul nourrir les ambitions de développement des pays africains sera renforcé avec d'autres motifs plus diversifiés et plus intégrateurs d'un contexte mondial en mutation : les contraintes de la mondialisation.

Il faut avouer que *« les rapports de l'Afrique avec l'économie-monde portent l'empreinte d'une inégalité croissante que la fin de la guerre froide a accentuée en ajoutant*

[247] Il faut avouer que ce qu'on qualifie de « solidarité géographique », « proximité géographique » ou encore de « principe de la contigüité géographique » n'est pas un caractère exclusif à la formation des organisations régionales en Afrique. C'est une caractéristique fondamentale au principe universel du régionalisme.

au registre de la dévalorisation économique et financière celui de la géopolitique » (BACH, 1998). Face donc aux contraintes de la mondialisation, la prise de conscience des années 1980-1990 avait conduit les États africains à envisager d'autres voies de solidarité institutionnelles et techniques. Ce *régionalisme de deuxième génération*, pour reprendre l'expression de Christian DEBLOCK (2006), fait référence aux nouvelles conceptions des modes d'insertion économique et de cadres de coopération face aux contraintes que pose la mondialisation, et où la dynamique des accords déborde de plus en plus du cadre régional et demeure très diversifiée par les domaines concernés. À leur manière, avec des arrangements hybrides, les pays africains tentent depuis une trentaine d'années de faire évoluer « leur » régionalisme.

C'est à partir des années 1990, particulièrement à la suite de l'adoption du Traité d'Abuja le 3 juin 1991 créant la Communauté économique africaine (CEA) et du Traité de Lomé du 11 juillet 2000 instituant l'Union africaine (UA) que s'est accéléré le rythme de création des organisations régionales avec différents objectifs de coopération et d'intégration[248]. Bien avant, l'Afrique était déjà découpée en cinq régions depuis 1976 avec la Résolution du Conseil des ministres (CM/464) de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) lors de sa vingtième session (Afrique du nord, ouest, centre, est et sud). Dès 1963, la création de l'OUA marque un tournant décisif dans la volonté des États d'affirmer le processus d'intégration régionale devant conduire à la mise en place d'un marché commun africain. Le choix est fait en faveur d'une intégration à configuration évolutive pyramidale, où les Communautés Économiques Régionales (CER) sont censées jouer un rôle très important en devenant le trait d'union entre les souverainetés nationales et l'affirmation institutionnelle de l'OUA comme structure supranationale. Et, après quelques années d'existence, le bilan dressé dans les années 1990 par de nombreux experts africains sur l'OUA laisse clairement entrevoir l'échec sur le rôle que devait incarner cette institution. Or, pendant ce temps, et malgré quelques difficultés à fonctionner correctement et à entraîner une dynamique d'ensemble par région, certaines organisations régionales avaient déjà franchi le stade de proposition ou de négociation pour envisager une mise sur pied. C'est le cas de la création de la CEDEAO en 1975 qui galvanise d'autres régions. La volonté politique l'avait emporté face aux réticences, voire le refus de certains États qui n'étaient pas convaincus de l'intérêt de ces regroupements économiques régionaux. Mais la dynamique intégrationniste finit par prendre son envol avec l'adoption en 1980 du Plan d'action et de l'Acte final de Lagos qui prônaient la création d'institutions nouvelles ou le renforcement de celles existantes. Ces instruments (Plan d'action de Lagos (PAL) et Acte final de Lagos (AFL)) fixent clairement les principes et les objectifs généraux et détaillés sur la nature des accords économiques et politiques régionaux dont ces regroupements pourraient contribuer significativement au développement du continent à partir des dynamiques régionales.

Mais à la création de l'OUA et pendant qu'elle cherchait à s'affirmer institutionnellement, un constat pertinent s'était dégagé : les objectifs de lutte contre le sous-

[248] Il faut tout de même avouer que le contexte des années 1990 n'a pas entraîné uniquement qu'une prolifération organisations régionales ou sous-régionales, mais également une prise en compte d'autres objectifs au-delà de la question économique qui prévalait comme domaine exclusif d'intervention (Paix et sécurité). Certes ce volet existait déjà dès la création de l'OUA en 1963, mais uniquement entant que domaine de coopération au même titre que d'autres (économie, transport, etc.). C'est au début des années 2000, avec la prise en charge des conflits et leur résolution que l'OUA/UA tente d'endosser un rôle plus actif sur les questions sécuritaires avec la création de la Conférence panafricaine sur la sécurité, la stabilité, le développement et la coopération en Afrique (CSSDCA).

développement de l'Afrique ne pouvaient se réaliser précipitamment à l'échelle continentale sans tenir compte de la diversité des situations économiques et politiques de nombreux pays, qui, pour certains d'entre eux, appartenaient déjà à des ensembles régionaux existants. Une telle ambition continentale devenait difficile à atteindre pour de jeunes États indépendants dont le régionalisme était tributaire de la proximité géographique et des pesanteurs de l'histoire de la colonisation selon les régions. Dans ce contexte évolutif, l'Afrique subsaharienne, et particulièrement les pays du golfe de Guinée ont connu une progression historique des différents regroupements institutionnels générés par le bloc de l'Afrique de l'ouest (Afrique occidentale française, AOF) et celui de l'Afrique centrale (Afrique équatoriale française, AEF).

Certes, les pays appartenant à cette région à configurations multiples traduisent majoritairement l'influence d'une Afrique d'expression française qui s'exprimait auparavant à travers des logiques fédératives coloniales qui, elles mêmes, ont éclaté au lendemain des indépendances pour laisser place à une carte de jeunes États avec des unions douanières et monétaires en grande partie sous l'influence des anciens pays colonisateurs et dont la France, particulièrement concernée pour assurer ses propres intérêts. Quelques initiatives africaines ont pourtant marqué cette période de transition.

En Afrique centrale, c'est particulièrement le cas de la création en 1957 de l'Union Douanière Équatoriale (UDE) qui deviendra avec l'adhésion du Cameroun, l'Union Douanière et Économique de l'Afrique centrale (UDEAC) en 1964. Cette union des cinq pays francophones enregistre l'adhésion de la Guinée Équatoriale en 1984 et se transforme en 1994 en Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC[249]) dont le traité constitutif a été signée le 16 mars de la même année à Ndjamena (Tchad) et est entré en vigueur en juin 1999. Les principaux organes de la CEMAC sont l'Union monétaire de l'Afrique centrale (UMAC) et l'Union économique de l'Afrique centrale (UEAC), et elle a pour objectif de *« Promouvoir un développement harmonieux des États membres dans le cadre de l'institution de deux Unions : une Union Économique et une Union Monétaire »* (Art. 1 du traité constitutif). Parallèlement, l'intégration du continent au sens de l'OUA se poursuit dans cette région d'Afrique centrale avec la création de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) en octobre 1983 et qui rassemble actuellement tous les États de la CEMAC, de la Communauté Économique des Pays des Grands Lacs (CEPGL)[250] créée en 1976, et l'Angola et Sao Tomé et Principe. La CEEAC est parfois jugée comme l'organisation régionale de référence pour l'espace d'une Afrique centrale aux délimitations balbutiantes.

Du côté de l'Afrique de l'Ouest, si l'on s'en tient au rythme de création et à la dynamique des organisations régionales, le processus d'intégration semble être plus ancien qu'en Afrique centrale. C'est du moins ce qu'atteste la création d'une organisation pionnière telle que la CEDEAO en 1975, où une autre encore un peu plus ancienne, la Communauté Économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO)[251] qui avait été créée en 1973 pour des objectifs économiques[252]. Par la suite, la dissolution de certaines unions économiques et monétaires

[249] Pays membres de la CEMAC : Cameroun, République centrafricaine (RCA), Congo, Gabon, Guinée Équatoriale, Tchad.
[250] Les pays membres de la CEPGL : Burundi, RDC et Rwanda.
[251] Pays membres de la CEAO : Côte d'Ivoire, Haute-Volta (actuel Burkina Faso), Mali, Mauritanie, Niger et Sénégal.
[252] La CEAO sera dissoute en 1994 à été remplacée par l'UEMOA.

ouest-africaines donnera la naissance en 1994 à l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)[253] qui regroupe les anciennes colonies françaises pour une monnaie commune, le franc CFA (franc de Coopération Financière en Afrique).

Loin d'avoir dressé une liste exhaustive des différentes organisations régionales de cette partie du continent, il est évident que le problème de la multiple appartenance à ces ensembles par certains pays demeure réel au même titre que la nécessité d'une clarification des objectifs assignés à chacun.

IX.1.1.2. Le bilan mitigé du régionalisme : le pari de l'intégration en question

Il est une certitude, le niveau actuel de l'intégration régionale est loin de donner satisfaction par rapport aux objectifs fixés au départ. Plusieurs raisons expliquent cet état, mais nous ne pourrons toutes les citer. De la mutation des objectifs au cadre de coopération en passant en revue quelques problèmes structurels actuels, la dynamique d'intégration peine à s'affirmer sur le continent et dans certaines régions malgré la reconnaissance des progrès enregistrés.

L'une des grandes préoccupations à propos des organisations concerne les mutations contemporaines qu'elles ont subies quant à l'évolution du cadre de coopération et des objectifs assignés (TCHAMÉNI, 2013). En effet, pour de nombreuses organisations régionales, la volonté de regroupement s'est beaucoup limitée dans le domaine économique sous diverses formes (union douanière, espace de libre-échange, union monétaire, etc.) dans un but de coopération et non d'intégration. Les exigences du renforcement de ces liens étant plus fortes, il devenait nécessaire de passer de la simple coopération à une intégration avec création d'un cadre institutionnel avec des compétences plus ou moins autonomes et un pouvoir normatif à l'égard des États membres. Ces changements se reflétaient par des modèles précurseurs tels celui européen qui, incontestablement, servait de référence aux pays africains. Sans véritablement en maîtriser la conception et le cadre de progression, les expériences africaines n'hésitent pas à s'accaparer du modèle européen pour en définir un cadre de coopération et d'intégration avec des réalités aussi confuses que spécifiques à chaque région pour la mise en place des politiques communes. Cette réalité est d'autant plus renforcée par la mutation des objectifs qui, bien que prioritairement économiques aux origines, renferment aujourd'hui une réelle diversité des logiques dont il n'est pas facile de définir et de démêler les priorités. Leur prolifération à partir des années 1990 n'a certainement pas permis de dissiper ces problèmes.

Il faut savoir que le continent africain détient le record du nombre d'organisations intergouvernementales. On en compte plus de 200 sur le continent. Cette prolifération n'est pas sans conséquence sur les objectifs d'intégration au niveau des CER mais également à l'échelle du continent africain. L'une des conséquences souvent relevées à ce niveau est la multi-appartenance des États à plusieurs d'entre elles dans un même espace géographique, engendrant ainsi des risques de concurrence entre elles. La multiplication et duplication des objectifs sans en dresser les priorités est également une difficulté à relever, ainsi que l'absence de coordination et d'harmonisation de ces objectifs qui exige une rationalisation.

[253] Pays membres de l'UEMOA : Bénin, Togo, Côte d'Ivoire, Niger, Burkina Faso, Mali, Sénégal, Guinée-Bissau.

En effet, outre le fait qu'un nombre important de regroupements ne correspondent pas à la définition de la région (ou sous-région) selon le Traité instituant la CEA, rares sont les pays qui n'appartiennent qu'à une seule organisation régionale à la fois. Dans les cinq régions identifiées par l'OUA/UA pour le processus d'intégration, une grande majorité des pays africains appartiennent au moins à deux organisations en même temps. Or, si l'on se réfère à la logique du Traité d'Abuja, il ne devrait exister qu'une CER par région, induisant une participation unique pour chaque État membre. Pour des objectifs en majorité politiques, économiques et sécuritaires, les pays n'hésitent plus à se lancer dans un jeu interminable d'alliances pour de multiples appartenances à des CER reconnues ou non par l'OUA/UA. De ce fait, si la situation est moins flagrante en Afrique de l'ouest, ce n'est pas le cas en Afrique centrale où tous les autres pays, à l'exception de Sao Tomé et Principe, appartiennent au moins à deux des trois CER (CEEAC, CEMAC, CEPGL). Le cas de la RDC est particulièrement illustratif, car elle fait partie en même temps des CEEAC, CEPGL, COMESA et SADEC.

Pour ce qui est de la concurrence entre les organisations régionales, il faut dire que d'autres regroupements existent en marge des dispositions du Traité d'Abuja pour la construction d'une CEA, ils compliquent encore plus la compréhension du paysage des organisations institutionnelles régionales de par les interférences complexes qu'on a du mal à dénouer. Dans l'espace de la CEDEAO et de la CEEAC, l'existence de l'UEMOA en Afrique de l'ouest ou de la CEMAC et de la CEPGL en Afrique centrale sont des cas à relever parmi tant d'autres. Pour un grand nombre de ces organisations parallèles, elles développent des programmes d'intégration économiques – et parfois politiques - identiques aux CER « reconnues ». Ce qui entraîne un chevauchement des objectifs poursuivis et une concurrence entre les différentes organisations malgré les efforts de rationalisation entreprises depuis quelques années déjà.

Il est évident que de nombreuses difficultés freinent considérablement le fonctionnement des organisations régionales dans leurs objectifs d'intégration. Pour de nombreux observateurs, au-delà des limites inhérentes à leurs capacités structurelles et fonctionnelles (exigence d'harmonisation des mécanismes institutionnels, manque de ressources financières et humaines, manque de lucidité dans le but à atteindre (intégration et/ou coopération)), le manque de volonté politique des États reste une des raisons les plus avancées pour expliquer la lenteur du processus d'intégration. Cela peut se traduire par le retard des cotisations, le manque d'engouement par la ratification de certains textes et leur application au niveau national, la multi-appartenance des États à différentes organisations sans pouvoir honorer les engagements, le soutien accordé à la création d'autres organisations aux motifs similaires à ceux existants et la psychose injustifée de la crainte de dissolution de la souveraineté nationale au plan régional.

Le niveau actuel de l'intégration est encore loin de donner entière satisfaction. Mais des progrès ont été réalisés et ce n'est certainement pas toutes les cinq régions d'Afrique qui sont au même niveau. Si l'on se réfère aux étapes successives déterminant la mise en œuvre de l'intégration régionale selon le Traité instituant d'Abuja en 1991 et celui transformant l'OUA en UA en 2000[254], les organisations régionales et sous-régionales de notre zone

[254] Environ 6 étapes définissent le processus d'intégration régionale. Elles vont du renforcement des communautés économiques régionales existantes et la création d'autres communautés là où il n'en existe pas (étape 1), jusqu'à la mise en place des actions spécifiques et structures opérationnelles sur les libres échanges et

d'étude sont en crise. Cela veut dire qu'elles ont du mal à incarner une certaine autonomie et que leurs organes institutionnels ne fonctionnent pas correctement au point de donner des orientations politiques et techniques claires, et de les faire respecter par les États membres. Cependant, dans une logique de comparaison des organisations appartenant à notre zone d'étude, ce propos mérite d'être quelque peu nuancé car celles de l'Afrique de l'ouest marquent des progrès beaucoup plus important que celles de l'Afrique centrale où la question de l'intégration régionale est moins avancée. La construction d'une intégration politique et économique est bien engagée depuis des années, mais elle reste encore timidement traduisible par des aspects concrets à travers des politiques continentales.

IX.1.2. Entre politiques d'intégration régionale et considération du fait maritime

Dans les logiques et les formes de regroupements pour l'intégration, le domaine maritime est sans doute celui qui a le moins retenu l'attention des concepteurs. Pourtant, il offre des opportunités non négligeables qui devraient donner une autre facette plausible de la dynamique d'intégration régionale.

IX.1.2.1. Le domaine maritime: des politiques d'intégration régionales peu maritimisantes

En Afrique, les préoccupations qui ont pendant longtemps motivé l'effort des premiers regroupements régionaux institutionnalisés étaient principalement terrestres. Il en sera de même pour le *« régionalisme de deuxième génération »* où les problématiques politiques, économiques et sécuritaires peinent à s'affirmer dans le domaine maritime. Généralement, les secteurs d'intérêts qui concentrent le contenu de la politique d'intégration régionale sont des préoccupations terrestres sur l'éducation, la circulation des biens, le commerce extérieur et les transports, alors que les problèmes maritimes ont très peu fait l'objet de création ou de renforcement des organisations régionales, à l'exception de celles que nous avons citées pour la région du golfe de Guinée (OMAOC, CGG, COREP, etc.). Pourtant, les enjeux maritimes n'ont plus de secrets pour les Africains et surtout pour les pays appartenant à une région stratégique telle que le golfe de Guinée.

Effectivement, la mise en valeur de la mer et les activités qui y sont liées ne concerne plus seulement quelques États côtiers. Tous les États sont concernés d'une manière ou d'une autre, pauvres ou riches, côtiers ou enclavés, dès l'instant où ils intègrent la mer dans leur perspective de développement. Le privilège géographique de l'État côtier est certes une situation favorable par la proximité des ressources et des potentialités de développement des transports ou de projection de puissance navale, mais il ne confère plus l'exclusivité à ce dernier de bénéficier d'opportunités maritimes. La mer est devenue une réalité omnipotente et omnisciente de la vie organiciste des États, car ils naissent (la conquête des terres par la mer), grandissent (évolution ou affirmation de leur puissance économico-stratégique maritime) et peuvent mourir ou s'affaiblir par elle (embargo maritime, mauvaise maîtrise des enjeux maritimes). On est en droit de se poser la question de savoir comment cette réalité pertinente est passée presque inaperçue aux yeux des concepteurs et théoriciens du régionalisme africain.

---

aboutir à une union économique et monétaire (étape 6). Trente quatre années ont été fixées comme moyenne pour parvenir à cette finalité.

Par exemple, sur un plan opérationnel, de nombreux rapports des experts ne cessent de fustiger le manque de développement des infrastructures pour les transports maritimes entre les pays d'Afrique en général, et ceux du golfe de Guinée en particulier. Dans cette région, l'insuffisance et le mauvais état des infrastructures de transport maritime sont les principales difficultés rencontrées pour la facilitation du commerce, de même que le long des corridors qui relient les pays côtiers à ceux de l'hinterland sont également affectés. Représentant un secteur pilier pour l'intégration par la facilitation d'un réseau dense de communication, l'état des infrastructures maritimes et portuaires dans le golfe de Guinée reflète incontestablement une facette môle du niveau de l'intégration maritime. Mais il faut également avouer que depuis la fin des années 1990, un dynamisme nouveau du régionalisme tente de reconsidérer les questions maritimes et particulièrement celles liées à la sécurisation.

La réforme des missions de l'OMAOC, la création de la CGG ou encore celle des organismes spécialisés tels que la COREP et bien d'autres, et l'exécution de nombreux projets maritimes régionaux sur la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée témoignent de ce nouvel engouement pour les problématiques de la mer et ses enjeux dans une optique d'intégration et de coopération pour les États de la région. Malgré la considération grandissante des aspects politiques et de résolution de conflits dans le contenu des politiques d'intégration, l'économie demeure une priorité absolue. En ce sens, l'économie maritime est capitale pour ces pays côtiers qui échangent plus que majoritairement par la mer (90% des échanges), qui sont riches en ressources minérales et biologiques et craignent les menaces et risques qui en proviennent. Dans le but de promouvoir l'affirmation d'une maritimité régionale, il est primordial que le contenu des politiques de coopération et d'intégration accorde une place considérable au domaine maritime bien au-delà de sa réduction aux aspects économiques du transport, de l'exploitation des ressources pétrolières et halieutiques.

Au-delà de l'OMAOC que nous considérons comme une organisation maritime dont l'existence se justifie pleinement dans la région, un organisme institutionnel spécialisé dans chaque sous-ensemble devrait être créé pour servir de liaison avec cette entité suprarégionale. Il ne s'agit pas d'une énième création de structures maritimes sous-régionales, mais plutôt d'une logique de réforme institutionnelle des différents organes existants pour espérer une meilleure prise en compte des problématiques maritimes et une rationalisation des politiques de cet espace.

Aujourd'hui, le domaine maritime préoccupe de plus en plus le contenu des politiques de coopération et d'intégration régionale. Même si cet intérêt se manifeste très lentement à travers les différentes initiatives des organisations régionales et autres projets d'envergure, les enjeux qui justifient une coopération maritime concrète ont toujours été présents et leur considération grandit encore de nos jours.

IX.1.2.2. Des enjeux maritimes pour une intégration régionale dans le golfe de Guinée

Il est évident que l'accroissement et la diversification des activités maritimes va aiguiser le regard sur les enjeux maritimes, et cela, bien au-delà des « enjeux traditionnels » (pêche, transport maritime et activités portuaires, exploitation des hydrocarbures, etc.) et des menaces et risques associés. Cette réalité n'est pas propre à l'espace maritime des États du golfe de Guinée. Mais les pays de cette région disposent d'un même espace maritime, et par conséquent, de réalités maritimes similaires à des stades évolutifs différents. Dresser une liste

exhaustive de ces enjeux qui nécessitent une coopération maritime régionale serait un exercice long et fastidieux car la mer n'en finit pas de livrer son potentiel, mais certains aspects représentatifs du domaine méritent clairement d'être évoqués ainsi que le caractère d' *« homogénéité naturelle »* de l'espace maritime.

En effet, malgré les efforts des humains à appliquer les notions terrestres de délimitation et de démarcation dans les océans et les mers, ces espaces, de par leurs caractères indivisibles et homogènes n'admettent aucune marque visible permanente pour toutes les formes d'appropriation territoriales possibles. Le débat sur le concept de « frontière maritime » en est une parfaite illustration[255]. L'absence de barrière ou d'autres formes d'éléments permettant de compartimenter clairement les différents territoires maritimes souverains donne à la mer ce caractère homogène de par les enjeux et les menaces et risques qui interpellent *de facto* une forme d'« agir ensemble ». La mobilité des activités (transports maritimes, pêche), de certaines ressources halieutiques, ou encore le risque d'expansion des pollutions environnementales favorisés par des conditions hydrodynamiques sont là quelques aspects qui dépassent complètement la notion de frontière rigide ou de frontière-barrière entre les pays côtiers. La mer est indivise, et Yacouba CISSÉ (2001) le rappelle lorsqu'il dit que *« Si, par sa nature même, la mer est un espace ou un environnement indivis, alors il faut admettre que ce ne seront pas en réalité toutes ces lignes géographiques, géométriques, géodésiques, bathymétriques ou autres qui, projetées vers le large ou dans le fond marin, viendront à bout de son homogénéité naturelle »*.

Ainsi, si l'on admet que l'une des difficultés liées à la dynamique d'intégration régionale africaine est le tracé arbitraire des frontières terrestres léguées par la conférence de Berlin de 1885, l'espace maritime offre de prime abord aux États côtiers et enclavés l'opportunité de disposer librement de la conception et du caractère qu'ils souhaitent donner à leur intégration tout en tenant compte des contraintes de la mondialisation. Et, si des velléités égocentriques persistent comme ce fut le cas pour la terre, le caractère d'homogénéité naturelle de la mer le leur rappellera, car la mer est « une », et toutes les activités qui y sont menées interagissent. On peut affirmer que c'est d'abord ce caractère indivis de la mer qui justifie par essence même la coopération entre les États de la région.

Puis, les États partagent les mêmes enjeux ainsi que les mêmes risques et menaces maritimes bien au-delà des différents niveaux de développement et de la valeur que chacun accorde à son espace maritime pour le potentiel qu'il peut en tirer. Les États de la région n'échappent pas aux enjeux maritimes dont certains portent sur le fait de disposer d'une façade maritime (le désenclavement maritime), le développement des activités portuaires et les transports maritimes, la disponibilité des ressources halieutiques, l'intérêt pour la protection de l'environnement marin et l'exploitation pétrolière en mer. Le caractère d'une

[255] Pour certains auteurs, il est inadmissible de parler de « frontières maritimes» car leur tracé ne comporte aucune marque visible au-delà des compromis dont ils sont issus. Pour ces auteurs, l'absence de l'étape du bornage ou de démarcation et l'existence d'une souveraineté ferme enlèvent à la notion de « frontière » son caractère essentiel. Pour nous, la notion reste valable dans le domaine maritime car elle exige également un compromis politico-juridique qui peut être parfois complexe au regard des richesses marines, impliquant donc des négociations entre les États concernés. Il est évident que la délimitation des espaces maritimes passe par des étapes telles que la perception, l'analyse du milieu et l'instrumentalisation qu'on souhaite en faire selon l'enjeu. De plus, malgré les éléments abstraits considérés dans les délimitations maritimes, ces derniers sont souvent établis en fonction des éléments terrestres sur lesquels s'exerce la souveraineté des États concernés. C'est le prolongement de la terre ferme dans la mer. L'absence de la marque visible du tracé ne peut à elle seule dévaloriser un tel processus technique et politico-diplomatique maritime.

analyse géopolitique et/ou géostratégique est d'autant plus intéressant à travers des réalités propres à la région et dans les rapports que celle-ci entretient avec les autres régions stratégiques du monde. Car, cette région appartient bien à *« La planète océane »* d'André LOUCHET (2009) et fait partie intégrante du bilan et des perspectives qu'il dresse aujourd'hui par son récent ouvrage sur *« Les océans »* (2013).

Dès 2009, partant d'une grammaire de la géographie des mers pour en livrer tous les couloirs de sa compréhension, l'auteur nous transporte sur les vagues de la géographie physique et humaine maritimes jusqu'au large de la dimension géostratégique de ces espaces avec le caractère des ressources et de la juridiction pour nous livrer en 2013 le bilan et les perspectives sur une conception humaine des océans qui a complètement changée depuis une quarantaine d'années. Sur le plan géopolitique, la modification des routes maritimes sur fond de stratégie de positionnement et de re-positionnement des acteurs dominants et des « acteurs dominés » devant les velléités stratégiques liées aux dynamiques des rapports de force pour la conquête de l'espace pour elle-même, sa fonction de transit et pour ses ressources, André LOUCHET (2013) nous livre le bilan de ces différents enjeux aux logiques de lecture croissantes. De cette vue d'ensemble, aucun milieu ne semble être épargné, surtout pas pour notre région aux enjeux stratégiques confirmés.

Au-delà du caractère purement stratégique que peut revêtir le fait de disposer d'une façade maritime dans le cadre d'une conduite des opérations militaires (la position stratégique), les États désenclavés de la région disposent d'une position géographique qui leur confère un moyen de communication par excellence à travers la mer où s'effectue plus de 80% des échanges liées au commerce avec le reste du monde. Cette première situation géographique favorable commande le reste des richesses et opportunités liées à la mer malgré les différences qui peuvent exister par rapport aux politiques de mise en valeur. Aussi, avec des ouvertures maritimes aux dimensions variées, les États du golfe de Guinée doivent trouver leur intérêt d'asseoir une coopération maritime car si les enjeux sont identifiés et bénéficient d'une attention particulière au regard des tensions, les menaces et risques liés à ces dernières le sont moins. Effectivement, dans cette région, on est plus ou moins théoriquement conscient des avantages que confère la mer, mais il en est autrement de leur concrétisation et des devoirs que cette position géographique exige d'abord pour l'État côtier, puis, pour l'État enclavé qui souhaite bénéficier des opportunités maritimes.

Ainsi, à travers nos efforts de reconceptualisation de la dimension sécuritaire maritime dans le golfe de Guinée, c'est aussi toute la dynamique de coopération et d'intégration régionale par la mer qui mérite de s'en imprégner sur le plan institutionnel, mais également en matière d'organisation mentale et spatiale pour espérer contribuer à un régionalisme de conviction.

Section 2 : Pour un régionalisme maritime sécuritaire de conviction

Pour les États du golfe de Guinée, il est évident que le manque de dynamisme qui caractérise les rapports de coopération et d'intégration du côté de la terre est encore bien plus flagrant du côté de la mer. Et, l'intrusion tardive d'une prise en compte de la sécurisation dans le contenu des politiques d'intégration régionale témoigne de la logique d'un espace et ses enjeux encore mal évaluée. Pour ce faire, nous pensons que le fait maritime sécuritaire peut être un réel facteur commun d'intégration et de coopération.

C'est une mission régalienne de l'État d'assurer le maintien et la recherche de la sécurisation maritime de son espace. Aussi, le reflexe de sécurisation devient une logique qui s'incarne dans les politiques nationales et/ou communautaires des pays partageant un même espace maritime. Ceux du golfe de Guinée doivent en être conscients et le faire transparaître dans le fonctionnement des différents regroupements régionaux institutionnalisés.

IX.2.1. Le fait maritime sécuritaire comme facteur intégrateur des États

Face aux réalités multidimensionnelles du danger maritime dans le golfe de Guinée, le caractère de la sécurisation exige une rationalisation des différents cadres de concertation et une assimilation maîtrisée des logiques organisationnelles exogènes en rapport avec les spécificités maritimes régionales pour produire un nouveau contexte.

IX.2.1.1. La sécurisation maritime à travers l'enjeu de la rationalisation des OR

À l'échelle régionale, les États du golfe de Guinée peuvent espérer amorcer une réflexion doctrinale maritime sur l'enjeu de la sécurisation dans des secteurs prioritaires tels que les ressources, l'environnement marin et les territoires au même titre que ce qui est proposé au niveau national. Mais, il devient impératif pour eux de traiter la problématique de la rationalisation des organisations régionales (OR) avant d'envisager l'intégration à part entière de l'objectif de sécurisation maritime dans le contenu des politiques de coopération et d'intégration régionale.

Hormis l'OMAOC et la CGG, il semble qu'aucune autre organisation d'envergure ne retienne l'attention du domaine maritime dans le golfe de Guinée. Ce qui n'est pas le cas du côté de la terre où de multiples organisations s'entremêlent et se fractionnent dans les régions de l'Afrique de l'ouest et de l'Afrique centrale avec les difficultés énumérées. Par conséquent, si l'on veut s'occuper des problèmes de la mer, il est primordial de s'intéresser d'abord à ceux de la terre, car comme le rappelle François THUAL (1996), *« la mer n'a d'intérêt que dans son rapport avec la terre, résidence habituelle de l'homme »*. Ainsi, les exigences d'une mise en œuvre de la rationalisation des organisations régionales continentales doivent rester l'une des priorités pour les maritimistes africains qui espèrent donner au continent une place de choix dans la mondialisation par les enjeux de la mer.

Tout d'abord, la rationalisation vise à faire face aux différentes contraintes de fonctionnement des organisations régionales ou sous-régionales. En d'autres termes, *« la rationalisation signifie s'attaquer aux contraintes considérables affectant la capacité des CER à gérer et à canaliser un effort collectif durable dans le sens de l'intégration de*

l'Afrique, à cause de l'existence parallèle du grand nombre de CER et de CERS dans chacun des espaces régionaux, avec des mandats et des programmes similaires »[256]. Même si les effets bénéfiques de la rationalisation restent à prouver dans certaines régions d'Afrique, il devient impératif pour les États du golfe de Guinée d'enclencher ce processus par un volontarisme politique manifeste. Pour ce faire, ils disposent de cinq scénarios souvent envisagés par les différentes instances africaines (GNANGUENON, 2010). Il s'agit des scénarios suivants :

- ✓ *Scénario 1 : Maintien du statu quo*
  Aucune action de rationalisation n'est menée et les différentes organisations régionales ou sous-régionales continuent d'exister telles que nous les avons.

- ✓ *Scénario 2 : Rationaliser par fusion ou absorption*
  La rationalisation devrait être harmonisée et reposerait sur une subdivision de l'Afrique en cinq régions selon l'ancienne résolution de l'OUA. En d'autres termes, une communauté unique de référence pour chaque région.

- ✓ *Scénario 3 : Rationaliser autour de pôles régionaux*
  Cette logique invite à la création de nouveaux espaces régionaux sur des principes différents du scénario 2 car il intègre d'autres aspects au-delà de la primeur qu'on peut accorder à la proximité géographique des États (liens historiques, la langue, l'ethnie, etc.). Il recouvre également le principe d'appartenance à une seule organisation par pays.

- ✓ *Scénario 4 : Rationaliser par la division du travail*
  La subdivision des efforts de coopération se fait sur la base des programmes régionaux et sous-régionaux, et selon les intérêts des pays de la même région. En d'autres termes, une forme de spécialisation pour chacune des régions.

- ✓ *Scénario 5 : Rationaliser par la coordination et l'harmonisation*
  C'est une forme du scénario 1 en y ajoutant l'harmonisation et la coordination des politiques des organisations existantes. Il exige une prise en compte de toutes les politiques existantes dans le processus d'harmonisation et de coordination pour espérer produire de nouveaux cadres.

Il est difficile d'affirmer que certains de ces scénarios sont en cours d'exécution dans les différentes régions d'Afrique car ils comportent tous des avantages et des inconvénients qui ne peuvent se soustraire aux réalités respectives des espaces concernés.

En évoquant la situation des pays de notre région d'étude, Amandine GNANGUENON (2010) affirme que le processus de rationalisation est ancien et a connu une phase expérimentale qui s'est soldée par un semi-échec pour les organisations de l'Afrique de l'ouest et du centre entre le milieu des années 1980 et 1990. Ces premières tentatives de regroupements avaient pour objectif de garder dans chaque région une organisation de référence (CEDEAO et CEEAC) et de transformer toutes les autres organisations respectives

[256] Rapport de Réunion d'Experts sur la Rationalisation des CER, Ghana, Accra du 27-28 octobre 2005 pour les régions d'Afrique du Centre, du Nord et de l'Ouest, p. 3.

de chaque ensemble en institutions spécialisées. Ils avaient également pour but de dépasser ce cadre d'unification formelle pour produire une réelle dynamique. Or, il en a été autrement. Aussi, si en Afrique de l'ouest, l'UEMOA reste la grande concurrente de la CEDEAO et qu'il en est de même en Afrique centrale entre la CEEAC et ces deux rivaux que sont la CEMAC et la CEPGL, il existe quand même quelques accords conclus entre ces regroupements pour l'harmonisation et la coordination des politiques qui manquent encore cruellement de maturité pour percevoir leur concrétisation. Il faut admettre que les ensembles francophones que sont l'UEMOA et la CEMAC n'entendent certainement pas disparaître ou fusionner facilement avec les regroupements régionaux de référence de l'UA, et cela, pour des raisons économico-stratégiques qui n'échappent à aucun analyste de l'histoire régionale des dominations.

Pour nous, les scénarios 2 et 5 semblent être les plus complets. Bien qu'ils soient les scénarios les plus tentants à expérimenter, ils restent cependant conditionnés par une réelle volonté politique des Chefs d'État qui sont souvent les seuls remparts décisionnels à cette échelle. De même, ces scénarios ne sauraient écarter définitivement la considération des autres. La difficulté à imaginer la mise en œuvre simultanée des deux scénarios préférés témoigne de la complexité du cadre des logiques de balkanisation des organisations auxquelles appartiennent les États du golfe de Guinée. Mais une chose est certaine, les idées fortes de cette rationalisation doivent comporter les caractéristiques de fusion ou d'absorption et de coordination et d'harmonisation au risque de garder le *statu quo* qui prévaut actuellement. À cet effet, deux ensembles devront cohabiter tout en fournissant des efforts concrets d'harmonisation et de coordination des politiques : l'échelle de la CEDEAO/CEEAC et celle de l'UEMOA/CEMAC. En d'autres termes, veiller à ce que les objectifs économiques et monétaires et de politique générale cohabitent dans un but d'intégration et de coopération régionale et que d'autres organisations soient intégrées comme étant des institutions spécialisées desdits grands ensembles.

Pour ce qui est des organisations du côté de la mer, la logique de rationalisation serait la même mais avec des nuances significatives. D'abord, la CGG mérite de disparaître pour des raisons déjà évoquées. Son existence complique encore un peu plus la cartographie des organisations régionales pour une efficacité jusque là non avérée. Pour ce qui est de l'OMAOC, la taille de l'organisation reste un avantage mais aussi un inconvénient. Du point de vue formel, l'Organisation a le mérite de regrouper l'ensemble des États des grands regroupements que sont la CEDEAO et la CEEAC, et l'élargissement des ses objectifs depuis les réformes de la fin des années 1990 en font une structure maritime presque complète. Par contre, elle n'est pas épargnée par les rivalités et d'autres enjeux qui fragilisent déjà les différents ensembles respectifs qu'elle incorpore, et malgré ses organismes spécialisés, son efficacité se trouve affectée. À ce niveau, deux réformes méritent d'être apportées pour optimiser sa dynamique structurelle : stratifier son fonctionnement par l'intermédiaire des organisations régionales et sous-régionales et rapprocher ses objectifs de ceux des organisations continentales dans le but de créer le rapport terre-mer comme référentiel commun de fonctionnement opérationnel et institutionnel.

En effet, en analysant le circuit de communication portant sur les comptes rendus des rapports sur le *Port State Control*, nous avons constaté que l'OMAOC traitait directement avec les États membres. Ce qui certes, a pour avantage d'alléger le circuit de communication entre l'Organisation et les États membres qui, en réalité sont censés avoir des structures nationales capables de communiquer et veiller à l'application des décisions prises. Or, parallèlement, chaque État appartient déjà à une ou des organisations régionales et sous-

régionales qui pilotent des projets maritimes qui peuvent également servir à l'OMAOC. Vu que les organisations continentales, surtout celles sous-régionales, sont les structures d'intégration et de coopération les plus évoluées à l'heure actuelle malgré les difficultés mentionnées, il est préférable de ne pas ignorer leur existence dans le rapport de prise de décision et de communication entre l'OMAOC et ses États membres. Ainsi, la création de centres régionaux et sous-régionaux de coordination dans le cadre de la CEDEAO/CEEAC et de l'UEMOA/CEMAC est une initiative souhaitable comme nous le verrons plus loin. Cette première recommandation entraîne une deuxième réforme sur l'autonomie de cette Organisation maritime régionale.

Contrairement aux autres organisations régionales continentales et à leurs organismes spécialisés, l'OMAOC est une structure autonome qui ne dépend d'aucune autre organisation, si ce n'est qu'auprès de l'UA comme organe spécialisé. Sa spécificité est qu'elle traite des questions maritimes en intégrant aussi bien les pays côtiers et ceux enclavés. De ce fait, elle doit renforcer sa coopération avec les organisations régionales continentales afin de faire de la problématique maritime un *continuum* des préoccupations terrestres. Si la mer n'a d'intérêt que dans son rapport avec la terre, les objectifs de l'OMAOC ne doivent pas se distancier du caractère de coopération et d'intégration des organisations régionales continentales, ou vice versa. Cela exige donc la poursuite active de la dynamique de coopération entre l'OMAOC, la CEDEAO/CEEAC, l'UEMOA/CEMAC et les autres structures spécialisées de la région. Il faut également souligner que malgré la réforme de ses missions et des ambitions clairement affichées en matière de sécurité et de sûreté maritimes régionale, l'OMAOC souffre encore de son manque de reconnaissance auprès des organisations continentales. Pourtant, ses actions, combinées avec celles des organisations régionales continentales ont conduit à la tenue du sommet de Yaoundé en 2013[257] où son rôle ne fut mentionné qu'implicitement pendant les travaux, témoignant ainsi de son manque de notoriété.

Enfin, pour ce qui est de l'insertion de l'enjeu de la sécurisation maritime dans le contenu des politiques d'intégration et de coopération régionale, elle doit demeurer une priorité au même titre que la recherche d'une dynamique d'équilibre dans la communautarisation des efforts entre les pays de la région. Le fait de chercher à assurer l'absence et la réduction du risque et la menace maritime et littorale doit imprégner les autres objectifs économiques et monétaires et politico-stratégiques dans les différents cadres régionaux de coopération et d'intégration. Le rapport terre-mer doit être indissoluble dans ces logiques pendant que l'intégration et la coopération maritime régionale se renforcent. Si cette dynamique est en cours au regard de nombreuses initiatives régionales déjà mentionnées, elle manque encore de maturité. Ces ambitions ne relèvent pas d'une réalité utopique car d'autres régions amorcent déjà de manière concrète cette dynamique maritime coopérante dans le domaine sécuritaire. De ce fait, le cadre de coopération de l'UE peut servir de référence pour les États du golfe de Guinée.

IX.2.1.2. L'Union européenne et sa politique maritime sécuritaire

Nous ne pouvons prétendre cerner tous les aspects de la politique maritime sécuritaire européenne, car non seulement elle couvre un vaste champ des problématiques maritimes,

[257] Le « sommet de Yaoundé » est le premier sommet des Chefs d'État et de Gouvernement de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG sur la sûreté et la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée. Il s'est tenu du 24 au 25 juin 2013 à Yaoundé au Cameroun.

mais également parce qu'elle demeure à l'heure actuelle en construction en tant que stratégie globale. Cependant, son niveau actuel dégage les prémices des grandes logiques qui la gouvernent et qui portent sur un double objectif. D'une part, assurer la conciliation entre croissance économique et protection de l'environnement, et d'autre part, garantir au mieux les conditions de sécurité et de sûreté maritimes par une forte dynamique coopérative des États membres. À travers les conventions sur les mers régionales européennes (OSPAR et Barcelone), la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM), l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) et l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, dit en français *FronTières extérieures* (Frontex), nous tenterons de faire ressortir brièvement les caractéristiques idéologiques et structurelles de cette politique régionale en gestation tout en mentionnant quelques aspects de sa dimension intégrée et internationalisée.

a) Les conventions sur les mers régionales européennes : OSPAR et Barcelone

Toutes les deux traitent des sources de pollution pouvant affecter les zones maritimes de la Méditerranée et de l'Atlantique nord-est.

La Convention OSPAR[258], dite Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique nord-est, est le fruit en 1992 d'une fusion et actualisation des textes des Conventions d'Oslo[259] et de Paris[260]. Elle est entrée en vigueur en 1998 avec une déclaration finale et un plan d'action, et a été contractée par quinze pays des côtes et îles occidentales d'Europe[261] et l'Union européenne[262]. Son mérite est qu'elle fusionne et simplifie en un texte unique toutes les sources de pollution pouvant affecter l'espace maritime concernée. De ce fait, ses actions visent à assurer la surveillance et l'état de santé des mers européennes dont l'exploitation constitue un véritable enjeu pour les économies et l'environnement. Une série d'annexes est incluse dans la Convention pour traiter des sujets suivants : prévention et suppression de la pollution de sources telluriques (Annexe I), prévention et suppression de la pollution par les opérations d'immersion ou d'incinération (Annexe II), prévention et suppression de la pollution provenant de sources offshore (Annexe III), évaluation de la qualité du milieu marin (Annexe IV) et la protection et la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime pour une cinquième annexe depuis 1998 (Annexe V). Les caractéristiques générales de la Convention OSPAR reposent sur la reconnaissance d'une approche écosystémique dans le but d'atteindre une gestion intégrée des activités humaines dans l'environnement marin. Les États contractants doivent prendre toutes les mesures qui incarnent les principes de précaution et du pollueur-payeur, de l'utilisation des meilleures techniques disponibles et pratiques environnementales, mais aussi sur le droit d'accès du public aux informations concernant l'état de la zone maritime et la mise en œuvre de la Convention (article 9 de la Convention).

[258] Les informations proviennent du site officiel de la Commission OSPAR, lien internet : www.ospar.org.
[259] Convention d'Oslo : Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs. Elle a été signée en février 1972.
[260] Convention de Paris : Convention pour la prévention de la pollution due aux rejets de substances dangereuses d'origine tellurique, charriés par les cours d'eau ou les oléoducs. Elle a été signée en juin 1974 et entrée en vigueur en 1978.
[261] Les Parties contractantes sont : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Islande, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède et Suisse.
[262] La Convention souhaite intégrer la région de Madère et des Canaries depuis 2009.

Pour les organes de la Convention, la Commission OSPAR, qui est constituée par les représentants des Parties contractantes, est le pilier du mécanisme de suivi et de l'évolution de la Convention. Elle veille à la mise en œuvre des décisions prises à travers les différents programmes et aide les gouvernements à coopérer pour atteindre les objectifs fixés. Avec un secrétariat exécutif dont le siège est implanté à Londres, cette Commission admet la participation des observateurs durant les travaux – des partenaires privilégiés de coopération qui participent activement dans les comités et groupes de travail - tout en réservant l'exclusivité du droit de vote qu'aux seules Parties contractantes. Elle élabore les stratégies et les accords internationaux qui couvrent les domaines concernés par la Convention. La Commission OSPAR bénéficie du soutien de cinq comités spéciaux (un pour chaque stratégie) constitués par des groupes de travail, et dispose également de compétences de contrôle sur les activités pouvant porter atteinte à la santé de l'environnement marin. Enfin, elle peut prendre des décisions contraignantes à caractère juridique sous certaines conditions.

Le travail de la Commission OSPAR est régi par un règlement intérieur et la mise en application de la Convention et de ses stratégies se fait par l'adoption de décisions qui ont force de loi sur les Parties contractantes. Dans d'autres situations, il peut être question des recommandations qui, dans certaines mesures ne sont pas obligatoires pour les Parties contractantes. La Commission rend compte de ses travaux par des publications qui sont des documents d'information, des rapports de données sur chaque stratégie et les résultats des évaluations. Au-delà de son organigramme, la Commission est en contact avec des comités spécialisés dans chaque État membre qui, selon l'article 22 de la Convention, a l'obligation de présenter des rapports périodiques sur les mesures ou décisions visant à la mise en œuvre de la Convention et des difficultés rencontrées.

Pour l'avoir déjà brièvement évoquée, la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, dite Convention de Barcelone[263], couvre aujourd'hui de nombreux pays Méditerranéens et la Communauté européenne[264]. Avec ses sept protocoles relatifs aux aspects spécifiques de la conservation de l'environnement méditerranéen[265], les Parties contractantes se sont dotées depuis 1975 d'un Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) qui a été remplacé en 1995 par le Plan d'action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée (PAM Phase II) en même temps que des amendements apportés à la Convention de Barcelone de 1976 pour en faire dès lors, la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée. Ses principaux objectifs sont les suivants :

- ✓ *évaluer et maîtriser la pollution ;*
- ✓ *assurer la gestion durable des ressources naturelles marines et côtières ;*
- ✓ *intégrer l'environnement dans le développement économique et social ;*

[263] Les informations proviennent du site officiel du PNUE Plan d'action pour la Méditerranée pour la Convention de Barcelone : www.unepmap.org.

[264] Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone : Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Chypre, Égypte, Espagne, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Libye, Malte, Maroc, Monaco, Monténégro, Slovénie, Syrie, Tunisie, Turquie et Communauté européenne.

[265] Les protocoles portent sur les pollutions et aspects suivants : immersions (par navires et aéronefs), prévention et situations critiques (pollution par les navires et situations critiques), tellurique, aires spécialement protégées et diversité biologique, offshore (pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation), déchets dangereux, gestion intégrée des zones côtières.

- ✓ *protéger le milieu marin et les zones côtières par des actions visant à prévenir et réduire la pollution et, dans la mesure du possible, l'éliminer, qu'elle soit due à des activités menées à terre ou en mer ;*
- ✓ *protéger le patrimoine naturel et culturel ;*
- ✓ *renforcer la solidarité entre les États riverains de la Méditerranée ;*
- ✓ *contribuer à améliorer la qualité de vie.*

La Convention de Barcelone et le PAM sont actifs et leur exécution est en étroite coopération avec d'autres programmes des Nations unies ainsi d'autres organisations de la région méditerranéenne. Le PAM constitue une initiative capitale pour la mise en œuvre de la Convention et ses protocoles par des plans régionaux et nationaux sur les défis de la protection de l'environnement marin et côtier. L'objectif majeur du PAM est *« d'aider les gouvernements à évaluer et maîtriser la pollution marine, à formuler des politiques nationales en matière d'environnement, à améliorer leur capacité à mieux identifier les options de rechange pour les modèles de développement et à procéder à des choix plus rationnels pour l'allocation des ressources »*[266]. Aussi, la région méditerranéenne étant résolument tournée vers l'économie moderne avec les contraintes du changement environnemental que cela exige, il est clair que ce milieu demande une vision partagée et évoluée du contexte d'un développement durable. C'est aussi ce à quoi s'efforce de produire le PAM par l'adhésion renforcée des Parties contractantes, les ONG, les habitants et les visiteurs de la région à intégrer ces priorités au quotidien par un changement des attitudes plus respectueuses de l'environnement marin.

En matière de procédures et mécanismes de respect des obligations dans le cadre de la Convention et de ses protocoles, un Comité de respect des obligations a été crée en 2008. C'est l'organe officiel qui vise à promouvoir la mise en œuvre des dispositions de la Convention et de ses protocoles. Ce Comité offre conseil et assistance aux Parties contractantes afin de les aider dans l'application des décisions et recommandations de la Conventions et ses protocoles, mais aussi pour en évaluer et contrôler les questions de non respect et les difficultés de mise en œuvre à travers les spécificités de chacune des Parties. C'est un Comité indépendant dont les membres - experts reconnus sur les questions abordées par la Conventions et ses protocoles - sont élus par les réunions des Parties contractantes pour un mandat à durée limitée. Il a un pouvoir de saisine sur demande des Parties contractantes ou statuer sur des questions soumises par le secrétariat. Le Comité travaille par consensus pour des décisions importantes, mais à défaut, il peut adopter et valider certaines décisions à la large majorité par six Membres présents et votants (sur sept Membres composant le Comité). Les Parties contractantes fournissent des rapports au Comité permettant d'évaluer les efforts de mise en œuvre de la Convention et ses protocoles. Le Comité est tenu d'en faire de même vis-à-vis des États membres.

b) La Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM)

Face aux différentes menaces des écosystèmes marins et de celles liées aux activités économiques, la DCSMM a été proposée et adoptée par le Parlement et la Commission européenne le 17 juin 2008 (Directive 2008/56/CE). Son but est d'offrir un cadre d'action communautaire pour le milieu marin. Elle est le pilier environnemental de la politique

[266] Voir sur le Site : www.unepmap.org (16/06/2014).

maritime intégrée de l'Union européenne. C'est un cadre réglementaire qui permet une approche intégrée des mers et des océans de leurs activités, et, encore peu connus, les effets des changements climatiques sur ces milieux. Cette nouvelle directive s'imbrique donc avec les autres conventions et directives déjà en place, surtout en complément à la Directive Cadre sur l'Eau adoptée par le Parlement européen le 23 octobre 2000 et qui était jugée insuffisante et non adaptée au milieu marin. Cependant, son grand apport réside dans le caractère d'avoir une approche intégrée, par objectif, par sous-régions des États membres, mais aussi à travers l'extension géographique de l'espace qu'elle couvre.

En effet, jusqu'à cette réflexion, de nombreuses mesures qui visaient à protéger l'environnement marin étaient élaborées secteur par secteur, avec des risques d'insuffisance, d'incohérence et de manque d'harmonisation que cela comportait au travers des politiques, juridictions, programmes, plans d'action, et cela, au niveau international, européen et national. La DCSMM prône une approche intégrée des mers et des océans à travers les écosystèmes et les habitats. C'est une initiative qui définit pour la première fois une politique globale pour la protection de l'environnement marin à travers la poursuite d'un objectif fondamental qu'elle introduit par la notion de « Bon État Écologique » (BEE). La notion BEE définie un état (objectif) décrit par un jeu très complexe de onze descripteurs qualitatifs qui font référence aux pressions et conséquences sur le milieu. Les États membres sont tenus d'atteindre cet objectif et de le maintenir d'ici 2020. La Directive fixe donc un cadre et des objectifs pour la protection et la restauration des écosystèmes marins dans le but d'atteindre d'ici 2020 le BEE pour chaque État membre de l'Union. Pour ce faire, ils doivent :

- ✓ *Assurer la protection et la conservation du milieu marin, éviter sa détérioration et, lorsque cela est réalisable, assurer la restauration des écosystèmes marins dans les zones ayant été dégradées ;*
- ✓ *Prévenir et réduire les apports dans le milieu marin afin d'éliminer progressivement la pollution ;*
- ✓ *Maintenir à un niveau qui soit compatible avec la réalisation du BEE, la pression des activités humaines sur le milieu marin permettant ainsi une utilisation durable du milieu.*

La DCSMM concerne les eaux, fonds et sous-sols des eaux marines (jusqu'à la ZEE) et côtières non intégrées dans la Directive Cadre sur l'Eau. Elle couvre près de trois millions de km^2 des eaux maritimes européennes sous juridiction (y compris les régions OSPAR) et divise cet espace maritime en quatre régions qui sont elles-mêmes divisées en sous-régions : mer Baltique, Atlantique Nord-Est (mer du Nord, Kattegat et Manche – mers Celtiques – Golfe de Gascogne et côtes ibériques – Région des Açores, Madères et les Canaries), mer Méditerranée (Méditerranée occidentale – mer Adriatique – mer Ionienne et Méditerranée centrale – mer Égée et Levantine), mer Noire. Cette approche par sous-région devra conduire les États d'une même entité géographique à plus de coopération et à mieux intégrer les éléments communs relevant des usages et du patrimoine naturel.

Ainsi, pour chaque sous-région, un Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) doit être élaboré et mis en œuvre. Quatre étapes chronologiques encadrent la mise en œuvre de la DCSMM pour atteindre l'objectif du BEE d'ici 2020. Valables pour chaque État membre, elles portent sur les éléments suivants : diagnostic-évaluation, définition du BEE, définition d'objectifs environnementaux et indicateurs associés, programme de surveillance.

La première étape devait durer quatre ans après l'entrée en vigueur de la Directive (de 2008 à 2012). Elle consistait à évaluer l'état écologique des eaux et l'impact des activités humaines. La seconde, qui permet de caractériser les éléments du BEE par des normes et des critères devait également durer quatre ans après entrée en vigueur de la Directive. Par contre, la troisième étape sur la définition des objectifs environnementaux comportait un échéancier de cinq ans, soit de 2008 à 2013. Quant au programme de surveillance et l'évaluation de l'état des eaux selon les critères et méthodes validés qui est la quatrième étape, elle doit durer six ans, soit fin 2014. Mais une dernière étape existe implicitement, celle qui permet la mise en place des mesures concrètes pour parvenir à garder le BEE en rapport avec les objectifs fixés. Ces mesures doivent être présentées à la Commission européenne en 2016 et leur lancement pourrait éventuellement avoir lieu dès 2018. De plus, la Commission européenne prévoit une révision de la stratégie de la Directive tous les six ans et exige des États membres un rapport intermédiaire tous les trois ans permettant d'apprécier les efforts de mise en œuvre du programme. Les États doivent veiller à la mise en œuvre de la Directive, mais en cas de non réalisation de certaines mesures ou de non atteinte des objectifs fixés, il existe des dérogations, à condition de justifier valablement des manquements reprochés.

Dans la mise en œuvre de la Directive, les États membres veillent à ce que toutes les parties intéressées aient la possibilité de participer dès les premières réunions d'élaboration et d'être informées de l'évolution du projet. Ces derniers ont un droit d'accès à l'information en matière d'environnement selon la législation européenne. Le financement de la mise en place de la Directive est assuré par les instances financières communautaires.

c) Les agences pour la sécurité maritime et des frontières : l'AESM et Frontex

Bien qu'elle traite aujourd'hui de la sécurité en mer dans une conception plus large, un des motifs de création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM)[267] trouve ses origines à travers un constat dépréciatif à l'époque des mesures de sécurité maritime, surtout liées au transport et à l'environnement. Les naufrages de l'*Erika* au large des côtes françaises en 1999 et du *Prestige* au large de l'Espagne en 2002 sont venus mettre en lumière cette réalité. Parallèlement, dans ces années là, le secteur maritime européen est un secteur industriel en perte de vitesse face à la concurrence internationale et l'enjeu de compétitivité passe par le renforcement d'une politique maritime commune dont la sécurité maritime est considérée comme un des référentiels de valorisation (DUPRÉ et GUY, 2010). Ce besoin d'améliorer la compétitivité de l'industrie maritime et les catastrophes observées au début des années 2000 ont conduit les autorités européennes à créer en 2003 un nouvel organe pour les besoins techniques et opérationnels des défis de la sécurité maritime.

Au fil des années, l'Agence a vu le nombre de ses missions croître en même temps que ses moyens humains, techniques et financiers. Disposant d'un siège à Lisbonne (Portugal) depuis 2006, elle a pour mission de soutenir et assister la Commission européenne et les États membres dans certains domaines essentiels de la sécurité maritime et contrôler la mise en œuvre de la législation communautaire par ces derniers. Au-delà de son objectif global qui est de contribuer à améliorer de façon significative la sécurité des eaux européennes, elle a également un rôle opérationnel dans le cadre de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, la surveillance du trafic des navires et la réception de leurs déchets dans les

[267] Les informations générales sur l'Agence et ses missions sont disponibles sur le site : www.emsa.europa.eu.

ports européens, la certification et la formation des gens de mer, l'identification à longue distance et le suivi des navires. Elle réalise aussi des audits dans les sociétés de classification et veille à la cohérence des normes sur l'application du *Port State Control* dans les eaux européennes. L'Agence dispose d'un réseau de navires d'intervention et de moyens de lutte contre les pollutions. Dotés de technologies avancées, ces navires sont répartis sur les côtes européennes et peuvent être appelés par les États membres en cas de pollution en mer.

De par ces missions, l'Agence exploite, entretient et développe un potentiel d'information du domaine maritime qu'elle met à la disposition des pays de l'Union à travers des programmes et des projets sur le suivi des navires et leurs cargaisons (*SafeSeaNet*), ou par d'autres moyens de surveillance et de détection des déversements d'hydrocarbures ou toute autre forme de pollution par les navires (*CleanSeaNet*). En tant qu'organe de l'Union européenne pour la sécurité maritime au sens large, elle collabore avec l'OMI, de nombreux acteurs de l'industrie maritime européenne, la Commission et les États membres. Pour que son fonctionnement incarne au mieux son slogan qui est *« Expédition de qualité, des mers plus sûres, des océans plus propres »*, l'Agence dispose d'un budget octroyé par la Commission (58,8 millions d'euros en 2013), une compétence juridique reconnue auprès des États membres car elle peut mener des audits sur demande ou non et en rendre compte à la Commission européenne sur les manquements ou progrès observés pour la mise en œuvre des décisions communautaires. La structure de l'organisme est composée d'un Conseil d'administration, un directeur exécutif assisté de trois chefs de département, un conseiller politique, un conseiller en communication, un comptable, une capacité d'audit interne et de neuf unités dont trois département par unité.

Pour ce qui est de l'agence Frontex[268], elle a été créée en 2004 par l'Union européenne pour gérer la coordination opérationnelle des frontières extérieures. Focalisée sur les risques de migration irréguliers sur les frontières de l'Union (aériennes, terrestres et maritimes), elle produit des analyses et assiste opérationnellement les États membres à faire face à ce problème et aux activités informelles associées. Pour gérer 42 672 km de frontières extérieures, 8 826 km de frontières maritimes et près de 300 millions de passages annuels à ces frontières, Frontex dispose d'un budget financier autonome provenant essentiellement des contributions de l'Union européenne et de moyens matériels propres ou loués par crédit-bail auprès des États membres et d'autres acteurs nationaux, régionaux et internationaux dont elle est tenue d'établir et faciliter des liens de coopération.

À travers une base de données intitulée *Crate* qui répertorie les équipements de contrôle et de surveillance des pays membres et leur capacité à être mise à disposition pour la cause communautaire, l'Agence a non seulement depuis 2007 instauré un mécanisme qui permet de déployer des gardes-frontières à la demande d'un État membre confronté à une situation urgente de pression migratoire (mécanisme RABIT : *RApid Border Interventiopn Team*)[269], mais aussi renforcer sa capacité opérationnelle depuis 2011. Elle peut ainsi échanger des données sur les filières des migrations avec d'autres agences et les mutualiser avec les États membres, intensifier la formation des gardes-frontières à travers des programmes communs, dispose de moyens matériels (à travers *Crate*) composé de 27 avions, 26 hélicoptères, 114 bateaux et 477 appareils de contrôle aux frontières (radars mobiles, véhicules, détecteurs mobiles, etc.). Frontex opère sur de nombreux terrains en Europe mais la

[268] Les informations générales sont disponibles sur le site : www.frontex.europa.eu.
[269] Ce mécanisme a été déployé pour la première fois de novembre 2010 à mars 2011 à la demande des autorités grecques dont le pays était confronté à une forte pression migratoire à la frontière avec la Turquie.

zone méditerranéenne est certainement celle où ses actions sont les mieux connues dans la lutte contre l'immigration clandestine et la contrebande partant de l'Afrique du Nord. La zone méditerranéenne constitue un véritable espace laboratoire pour les missions de Frontex et a vu se réaliser de nombreuses opérations conjointes pour protéger l'entrée des frontières européennes. C'est le cas de celles sur les immigrés illégaux en provenance d'Afrique du Nord (opération Indigo), de la Méditerranée centrale (opération Nautilus), ou encore de l'immigration africaine vers les Canaries (opération Héra), etc.

Ayant son siège à Varsovie en Pologne, l'Agence a un statut juridique reconnu. Pour son fonctionnement structurel, il existe un Conseil d'administration et un directeur exécutif autonome qui ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ou d'aucun autre organisme. Ce dernier est assisté d'un adjoint et des départements sur des services administratifs, des moyens, des opérations et une capacité d'audit interne. Le directeur exécutif reconnaît dans ses fonctions l'autorité du Parlement européen ou du Conseil d'administration et peut être invité à faire un rapport sur la mise en œuvre de ses tâches. Dans les rapports avec les États membres, des bureaux spécialisés sont créés dans chaque pays et sont principalement composés par des centres déjà établis et spécialisés dans le domaine de contrôle et de surveillance des frontières terrestres, maritimes et de l'air respectives. L'Agence définit le caractère des frontières extérieures dont sont responsables les bureaux spécialisés et veille à la cohérence et à l'uniformité des meilleures pratiques pour en assurer la sécurité. Chaque bureau spécialisé doit présenter un rapport annuel détaillé sur ses activités et tout autre type d'informations susceptibles d'aider la coopération opérationnelle. En retour, l'Agence doit assurer la publication de son rapport général et veiller à ce que toutes les parties intéressées reçoivent ces informations. De même, chaque État membre est associé par ses représentants à la mise en œuvre de la politique de l'Agence par ses activités.

d) La dimension intégrée et géostratégique de la politique maritime européenne

À travers la publication en 2007 du *« Livre Bleu pour une politique maritime intégrée » (PMI)* et de son plan d'action, l'Union européenne a souhaité insuffler aux États membres une nouvelle culture dans la gestion et la vision du secteur maritime tout en essayant de garantir la poursuite d'un objectif commun : *« assurer une exploitation durable des mers et des océans tout en permettant la croissance économique maritime et des régions côtières »* (ECKSTEIN, 2010). La poursuite d'un tel objectif exigeait l'implication de tous les acteurs directement ou indirectement liés au domaine maritime et d'en finir avec les approches unilatérales et sectorielles. Autrement dit, une approche intégrée où chaque secteur devrait s'affirmer tout en recherchant la transversalité avec les autres dans une vision stratégique globale et cohérente qui assure les actions d'un développement économique compétitif qui serait compatible avec la viabilité de l'environnement.

Le Livre Bleu (LB) identifie les problématiques et secteurs[270] concernés, et définit également des objectifs qui portent sur *« les besoins de concilier la croissance économique maritime (et côtière) et la protection de l'environnement, renforcer la base des innovations et des connaissances pour la politique maritime, gouvernance maritime, instruments à utiliser pour élaborer une politique intégrée, offrir une qualité de vie supérieure dans les régions*

[270] Les secteurs évoqués dans le Livre Bleu : transport maritime, protection de l'environnement, recherche et développement marin, pêche, planification territoriale, surveillance maritime, concurrence des entreprises maritimes et énergie, le secteur social (emploi, formation, couverture sociale).

côtières et ultrapériphériques, assumer une position de leadership dans les affaires maritimes internationales, et augmenter la visibilité de l'Europe maritime ». À cet effet, la Commission européenne a toujours souhaité que la mise en œuvre des recommandations et des actions concrètes du plan d'action qui accompagnent le LB se réalisent sur la base du respect absolu du principe de subsidiarité. Ainsi, le LB propose des orientations sans valeur contraignante et ne contient aucune proposition législative. Son objectif est de mettre en place de nouveaux concepts et d'insuffler une nouvelle « culture » de gestion tout en s'appuyant sur les politiques et instruments existants (ECKSTEIN, 2010).

Dans le but de faire la politique de manière transversale tout en tenant compte des intérêts des uns et des autres ainsi que des synergies avec les autres domaines, la PMI prônée par le LB à travers son plan d'action avait ciblé certaines actions concrètes relevant des mesures sécuritaires dès les premières années de sa mise en œuvre. Elles portaient sur des aspects tels que la création d'un espace européen pour le transport maritime sans frontière, le réseau intégré pour la surveillance maritime, une feuille de route pour l'aménagement de l'espace, la lutte contre la pêche illégale, la politique maritime intégrée à élaborer par les États membres, la stratégie pour atténuer les conséquences du changement climatique sur les régions côtières, etc. Sur la base des principes de subsidiarité et de compétitivité, les institutions européennes concernées, les États membres et d'autres acteurs du secteur maritime veillent à concrétiser les grands principes de la PMI par des actions concrètes du volet sécurité et sûreté maritimes du LB dans une approche intégrée et intersectorielle. Mais l'Union européenne n'entend pas se donner une visibilité de ses objectifs maritimes sécuritaires qu'à l'intérieur de ses frontières comme l'atteste la dimension globale et géostratégique de ses ambitions.

La sécurisation maritime fait partie intégrante de la Politique de Sécurité et de Défense Commune (PSDC) de l'Union européenne. Compte tenu des liens privilégiés que les États membres entretiennent avec les mers régionales et les océans, et, conscient de la maritimisation des enjeux économiques et des repositionnements stratégiques des États-Unis et des puissances émergentes par rapport au système océanique mondial, mais aussi d'autres problématiques et défis maritimes qui exigent une vision internationale et une approche intersectorielle, l'Union européenne entend élaborer une stratégie globale de sécurité maritime (au sens large) et exporter ses logiques bien au-delà de ses frontières.

En effet, les objectifs de la PMI n'ont pas exclu la dimension maritime sécuritaire, mais cette dernière prend des proportions importantes dans les préoccupations des institutions régionales depuis quelques années au point que l'Union européenne a envisagé l'adoption d'une Stratégie Européenne de Sécurité Maritime (SESM) pour juin 2014. Effectivement, fort des enjeux évoqués, des effets de l'adoption du Traité de Lisbonne de 2009[271] et du soutien de la Communauté internationale sur le « succès » de l'opération Atalanta et ses ramifications, les Européens ont été convaincus qu'une réelle stratégie sur la sécurité maritime pouvait voir le jour (ARA, 2014). Et, si les actions concrètes menées jusqu'à présent se focalisent sur la protection des routes commerciales et de ses infrastructures en haute mer, ou encore sur la lutte contre la piraterie, le souhait des dirigeants Européens est que cette nouvelle stratégie tienne compte d'un large spectre des problématiques maritimes sécuritaires à travers les

[271] Le Traité de Lisbonne a été signé le 13 décembre 2007 et est entré en vigueur le 1er décembre 2009. Il a permis des avancées significatives en matière de politique étrangère de l'Union, une restructuration du fonctionnement des ses institutions et sur la coopération et la coordination des actions et politiques menées par les États membres.

moyens d'une approche globale (utilisation de manière stratégique cohérente l'ensemble des outils et instruments de l'UE) et intégrée. Une stratégie de sécurisation globale loin d'une perception unidimensionnelle au caractère militaire ou policier et de l'approche secteur par secteur. Son but est d'offrir un environnement commun pour que les autorités compétentes nationales et européennes continuent de développer des actions et des politiques spécifiques au niveau interne et surtout externe pour protéger leurs intérêts maritimes stratégiques.

Ainsi, dès mars 2014, la Commission européenne et la haute représentante de l'Union sur les affaires étrangères et la politique de sécurité publient une communication conjointe au Parlement européen et au Conseil intitulée *« Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr : éléments en vue d'une stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne »*. Un document qui présente les intérêts stratégiques de l'Union, les menaces, les défis et les risques à la sécurité maritime, et propose des réponses à travers lesquelles on pourrait améliorer les bonnes pratiques déjà existantes, mais aussi renforcer la cohérence des actions et des politiques entre les États membres et la coopération avec les autres institutions internationales et régionales. Cette nouvelle stratégie couvre toutes les fonctions maritimes et les centres d'intérêt de l'Union (prévention des conflits, protection des infrastructures critiques, contrôle des frontières extérieures, protection de la chaîne de soutien aux échanges internationaux, prévention de la pêche illégale, piraterie et terrorisme maritimes et portuaires, criminalité organisée et trafics, catastrophes naturelles et déversements polluants). Elle produit des effets sur les eaux territoriales européennes ainsi que sur les navires immatriculés dans les États membres, et aurait une portée mondiale. Les États membres sont donc invités à se saisir de cette base des travaux sur la communication conjointe pour contribuer à la mise en œuvre de la SESM.

À la lumière de tous ces éléments, il est clair qu'on peut tirer des enseignements positifs du modèle européen malgré les critiques qu'on pourra adresser, car il est loin d'offrir un environnement sans reproches.

e) Les enseignements positifs et les limites du « modèle européen »

Sur le plan idéologique et structurel à travers les institutions et leur mode de gouvernance, l'Union européenne laisse apparaître des avancées significatives en matière de sécurisation maritime secteur par secteur. Par la lecture de certains documents et des aspects énumérés plus haut, quelques caractéristiques méritent d'être soulignées. Il s'agit particulièrement des éléments suivants : 1) prise en compte de la notion de sécurité maritime au sens très large, 2) affirmation du pouvoir institutionnel de l'Union, 3) « rapport au monde » à travers la mer, 4) intérêt croissant pour la protection de l'environnement marin, 5) cadre institutionnel et réglementaire renforcé et renouvelé, 6) caractère pragmatique des mesures adoptées, 7) dimension participative des acteurs de la mer, et enfin, 8) approche par bassin maritime.

1) En effet, malgré une reconnaissance de la spécificité des notions de « sécurité » et de « sûreté » maritimes, les ambitions de l'Union européenne tendent à aborder celle de la « sécurité maritime » au sens très large du terme, recouvrant ainsi tous les aspects des deux précédentes notions et du caractère innovant en matière de gouvernance intégrée. Chaque secteur relevant de la sécurité et/ou de la sûreté maritimes n'est plus abordé comme une fin en soi mais plutôt comme un moyen en vue d'atteindre une logique cohérente et harmonieuse

d'une politique globale sur ce que nous qualifions de sécurisation maritime. À cet effet, elle vise une double intégration de la gouvernance où elle se doit d'être à la fois horizontale (entre les politiques communautaires et les secteurs concernés) et verticale (entre les politiques menées à différentes échelles du pouvoir de décision). L'incitation au respect du principe de subsidiarité pour la mise en œuvre de ces politiques communautaires est une preuve qui témoigne de la complexité des actions à mener à cette échelle et de la prise en compte d'un spectre large des problématiques de sécurisation maritime dans l'Union. Et cette dimension stratégique globale et surtout intégrée reste une approche nouvelle sur laquelle les autorités européennes entendent fonder une nouvelle « culture » de leur rapport à la mer.

2) On remarque aussi que le pouvoir de l'Union européenne s'affirme à travers ses institutions spécialisées. Cet élément semble n'avoir de prime abord aucun lien avec la question de sécurisation maritime, mais elle confirme une observation selon laquelle : plus l'autorité du cadre institutionnel communautaire s'affirme et est reconnue par les États membres, plus cette institution arrive à faire adopter des mesures et à les faire respecter par ses États membres. Par des mécanismes institutionnels réformés prônant une dimension participative des États membres, l'Union européenne assoit son autorité centrale et la distille à travers les institutions spécialisées, organes et agences qu'elle crée pour s'occuper des questions de sécurisation maritime. Ainsi, l'application par les États membres des mesures communautaires adoptées devient plus facile car ces derniers se reconnaissent dans ces décisions et ont les moyens de les concrétiser ou peuvent demander une assistance des instances régionales.

3) L'espace maritime européen et les questions sécuritaires s'y rapportant sont loin de ne retenir que les considérations traditionnelles et limitées aux frontières conventionnelles de l'Union. C'est une véritable « rapport au monde » à travers la mer qui se noue dans les enjeux économiques et stratégiques et qui exigent une vision de la sécurisation bien au-delà des frontières européennes. La dimension géopolitique et géostratégique que nous avons évoquée à travers les ambitions de l'Union à vouloir élaborer une stratégie globale et intégrée par tous les moyens dont elle dispose, prouve à suffisance l'intérêt grandissant de l'influence de ces questions sur les nouveaux rapports que l'Union européenne entend entretenir avec le reste du monde pour protéger ses intérêts et assumer sa responsabilité maritime internationale (respect des règles maritimes internationales).

4) Depuis quelques années, la protection de l'environnement marin occupe une place de plus en plus importante dans la vision sécuritaire européenne. Toute sa PMI tient à renforcer un objectif principal qui consiste à concilier la croissance de l'économie maritime et la protection de l'environnement. Une forme d'exploitation durable des mers qui ne renie pas les impératifs d'une compétitivité de l'industrie maritime européenne face à la concurrence mondiale. Les efforts de mise en œuvre des conventions sur les mers régionales européennes (OSPAR et Barcelone), ou, ceux encore plus récents et innovants concernant la DCSMM, prouvent que la protection de l'environnement marin et la pérennisation des activités qui y sont liées occupent un important volet dans la PMI et les questions sur la sécurisation maritime. Les priorités de l'AESM confortent également cette observation.

5) Pour exprimer ses ambitions sécuritaires, l'Union européenne renforce et renouvelle les capacités de ses institutions et organes spécialisés. Par l'adoption de certaines mesures relevant du *« hard law »* (le droit dur, mesures contraignantes), les commissions ou comités de certains organes spécialisés ont un statut juridique avec le pouvoir de sanctionner en cas de

non application des mesures communautaires. Ces organes spécialisés doivent le moins possible produire des textes doublons à ce qui se fait déjà au niveau national et incarner un fonctionnement administratif souple capable de maintenir des liens avec les acteurs référents dans chaque État membre. Pour des besoins d'adaptation aux nouvelles exigences sécuritaires, les instances dirigeantes de l'Union n'hésitent pas souvent à élargir ou reformer les missions et objectifs de ces organes spécialisés comme on a pu le constater avec les agences Frontex et l'AESM.

6) Une grande partie des textes communautaires adoptés s'accompagne toujours des mesures concrètes de mise en application par les États membres. C'est le cas de l'existence des plans d'action, feuilles de route, disponibilité des moyens financiers par des programmes et autres fonds, mise à disposition des moyens logistiques facilement mobilisables et la disponibilité des experts indépendants capables d'assister les États membres. Ce dernier aspect est primordial. En effet, nous avons remarqué que le caractère d'assistance et conseil par les commissions, comités et agences auprès des États membres était beaucoup mis en avant dans les différents textes réglementaires. Le rôle premier de ces organes spécialisés est d'apporter assistance et conseil auprès des États membres pour les aider dans la mise en œuvre des mesures communautaires. Ce qui prouve l'existence d'une grande disponibilité des intelligences capables de penser la mer et ses enjeux dans les différentes institutions régionales. De plus, certains systèmes de mise à disposition des moyens matériels à l'échelle régionale sont souples et moins coûteux : sous-location, contrat avec les acteurs privés, etc. Ce pragmatisme caractérise le milieu maritime sécuritaire européen.

7) Il existe un caractère participatif assez important des différents représentants des États membres dans les commissions, comités et autres organes spécialisés à l'échelle régionale. Ce qui a pour mérite d'atténuer quelque peu d'éventuelles tensions sur les inégalités portant sur la répartition des postes administratifs. Mais ce qui est innovant, c'est le fait d'autoriser des acteurs non contractants d'assister et de participer activement aux travaux de ces organes avec le statut d'observateur. C'est une manière de bénéficier de plus d'apports possibles sur les réflexions portant sur la sécurisation maritime européenne et aussi d'en faire des partenaires privilégiés dans la coopération entre les institutions de l'Union et le reste du monde. Il faut également noter l'intérêt des mécanismes de communication et d'évaluation entre les institutions et les États membres où chacun est tenu de rendre compte de ses travaux par des rapports d'évaluation. Le caractère participatif des populations dans les différents programmes et projets mis en application par les États membres est aussi relevé avec insistance. Ces derniers qui généralement, doivent être les premiers concernés, ont non seulement le droit à l'information mais aussi celui d'être associé dès les premières phases de conception et d'élaboration des projets, actions et mesures portant sur la sécurisation maritime.

8) Au-delà de ses ambitions à porter un regard régional unifié sur les questions de sécurisation maritime, l'Union européenne n'exclut pas les approches multilatérales ou par sous-région pour la mise en œuvre des décisions communautaires. L'approche par bassin maritime ou macrorégion qu'on retrouve dans la mise en application de la DCSMM en est une preuve. Sur un cadre de regroupement proposé par l'Union européenne, les Parties contractantes peuvent être amenées à se regrouper pour mieux coopérer et faciliter la concrétisation des mesures communautaires à travers l'adoption des plans d'action. Ce qui témoigne de la souplesse du système vertical de décision à l'échelle européenne selon certaines circonstances.

Mais, ce que nous qualifions abusivement de « modèle maritime sécuritaire européen » n'est pas sans limites. Il convient de préciser quelques-unes d'entre elles qui portent sur les difficultés à élaborer une véritable stratégie globale et cohérente, mais aussi les insuffisances reflétées par les mesures adoptées dans certains secteurs jusqu'à présent.

La réalité est moins flagrante pour des observateurs europhiles, mais certainement pas pour d'autres qui, comme nous, constatent que l'Union européenne éprouve d'énormes difficultés à élaborer une véritable stratégie globale sur la sécurisation maritime portant sur ses ambitions intérieures et surtout extérieures. Pour l'heure, elle n'en a pas encore au sens large et intégrée qu'elle entend réellement donner à cette notion de stratégie globale intégrée, si ce n'est une réflexion des éléments sur lesquels elle souhaite s'appuyer. En fait, il faut dire que cette dimension du domaine maritime sécuritaire est apparue assez tardivement comme l'atteste ses premières allusions qui évoquent la piraterie maritime comme étant une menace clé dans le rapport de la Stratégie Européenne de Sécurité (SES) de 2003. Le rapport sur la mise en œuvre de la SES de 2008 sera encore un peu plus explicite sur cet aspect avec les appels du Parlement à l'action communautaire au large des côtes de la Somalie (ARA, 2010). Mais en général, l'Union européenne a pendant longtemps adopté des actions particulières pour répondre de manière ciblée à certaines problématiques précises et n'envisageait aucune visibilité à long terme d'une politique maritime sécuritaire, pendant que les enjeux liés au domaine maritime se développaient à un rythme effréné. Aujourd'hui, elle souhaite adopter une approche globale et intégrée, mais elle doit faire face à certaines difficultés qui freinent son élan et qui sont principalement liées au fait d'avoir un trop grand nombre d'acteurs aux intérêts et idées divergents, impliqués dans la réflexion de la SESM.

En effet, la prise en compte d'un large spectre des menaces et défis sécuritaires du domaine maritime européenne implique également une large considération des acteurs pouvant intervenir pour son élaboration et pour son exécution. L'Union européenne est donc confrontée au défi de coordination et de cohérence des acteurs impliqués et qui ne manifestent pas toujours forcément les mêmes ambitions nationales dès qu'il est question de la politique extérieure. Cette stratégie tente encore en vain d'unifier le discours sur les concepts à utiliser pour faire référence au caractère sécuritaire maritime dans son élaboration et sa mise en œuvre par les agences, les États membres et les partenaires extérieurs. Elle est encore confrontée à certains défis structurels et idéologiques à l'image même de l' « Europe de la Défense » comme le fait remarquer Patrick KLAOUSEN (2013) lorsqu'il pointe au cœur de ces dysfonctionnements « la panne de volonté politique ». Une faible volonté politique à laquelle nous ajoutons les effets de la crise économique sur les différents budgets de la défense des pays respectifs. L'impact d'une telle crise sur l'achat des moyens matériels et le recrutement du personnel pour les opérations est indéniable. Pour ces raisons et pour bien d'autres, il y a nécessité de coordonner et d'harmoniser cette « Europe de la Défense » comme le prouve l'étude comparative des Livres Blancs réalisée par Olivier De FRANCE et Nick WITNEY (2012). Une nécessité capitale afin que le domaine maritime puisse également profiter de ces efforts de cohérence et d'harmonisation des politiques.

Il faut également souligner que quelques griefs sont portés sur la PMI qui, jusque là, tarde à enregistrer des avancées significatives sur l'intégration des systèmes de surveillance et d'autres mesures sur la sécurisation maritime. Le partage et l'échange des informations en matière de surveillance maritime entre les différentes agences européennes et avec les administrations des États membres est loin d'être une réalité harmonieuse malgré les progrès

enregistrés. Malgré les objectifs affichés de la PMI, la logique de fonctionnement secteur par secteur avec multiplication des objectifs est persistante auprès des différents acteurs qui interviennent dans le domaine maritime. Cette coopération rencontre encore quelques difficultés sur les plans techniques (diversité des acteurs et des technologies), juridique (exigence d'harmonisation des règles) et sécuritaire (divergence d'appréciation des menaces transfrontalières). Aussi, l'absence de propositions concrètes sur la mise en œuvre de la gouvernance horizontale et verticale dans le Livre Bleu est soulignée dans un rapport critique réalisé par la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM, 2008), ainsi que des remarques sur le caractère pléthorique et diversifié des mesures du plan d'action. Selon ce même rapport, il semble qu'une partie des actions que contient ce document de travail ne sont pas directement mentionnées dans le Livre Bleu et pourraient éventuellement souffrir de plusieurs interprétations pour leur réalisation. Et, face à la crise financière, doublée des exigences de nouvelles approches territoriales pour la mise en application de la PMI (approche par bassin maritime ou macrorégion), le financement de certaines mesures est loin d'être facile. Isabelle SMETS (2010) le fait remarquer en soulignant que le mode de financement des programmes des Fonds structurels européens n'est pas adapté à cette nouvelle approche de coopération (macrorégion) qui, soit dit en passant, souffre encore du manque de considération par les acteurs concernés. Mais cette trame de fond à propos des difficultés générales laisse apparaître des limites similaires dans certains secteurs.

Un aspect, et non des moindres, est à souligner sur ces difficultés générales liées à la sécurisation maritime. Il porte sur les difficultés d'emboîtement entre les mesures européennes et les règles internationales du droit de la mer et du droit maritime. Au-delà des efforts de Bruxelles à marteler avec insistance son rôle de complémentarité et de forte coopération en cohérence avec l'ordre juridique internationale, force est de constater que la réalité traduit parfois des logiques contraires, d'insuffisance ou même de concurrence dans certains secteurs. Effectivement, des distorsions existent entre la mise en œuvre des instruments juridiques internationaux et l'ordre juridique communautaire de l'Union dans certains secteurs concernant par exemple l'exploitation durable des ressources marines ou la protection de la biodiversité marine. C'est effectivement le cas entre les mesures internationales de protection des ressources halieutiques et les efforts de l'Union européenne à tirer des conclusions réglementaires sur la protection de certaines espèces. Le très médiatique épisode du thon rouge en 2010 illustre assez bien cet antagonisme.

Face à la présumée « faillite » des organes de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) à faire respecter et contrôler les taux admissibles de captures (TAC) fixés en rapport à la surexploitation du thon rouge en Atlantique Est et en Méditerranée et à la demande exponentielle du marché japonais jusqu'en 2007, l'Union européenne avait adopté « unilatéralement » dès 2008 des mesures « fortes » (plan commun adopté par l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches, AECP) en vue de protéger l'espèce (BESLIER, 2010). Ces mesures discréditaient la réglementation et les capacités de contrôle de la CICTA, organisation régionale de gestion des pêches – inscrite dans le cadre de la CMB et de son Accord d'application relative à la conservation et à la gestion des stocks de poissons chevauchants et des grands migrateurs, adopté en 1995 - à laquelle appartiennent 48 États dont ceux de l'Union européenne, principaux acteurs de cette pêcherie. Ainsi, les Parties contractantes méprisaient les mesures de gestion et de protection qu'elles ont elles-mêmes adoptées au sein de la CICTA pour en produire d'autres plus efficaces et plus contraignantes dans un cadre communautaire plus restreint. La complexité de l'épisode du thon rouge était loin de connaître de son épilogue sur ce seul aspect puisqu'on

notait la farouche détermination de la France et l'Europe à protéger cette espèce en voulant interdire sa commercialisation sur le marché international, alors que des études scientifiques réalisées par les membres de la CICTA chargés du diagnostic et des recommandations concernant l'espèce semblaient prouver que le thon rouge n'était pas en danger d'extinction à certains endroits, notamment en Méditerranée (MOLGA, 2010).

Le débat du thon rouge atteignit son point culminant lors de la conférence des Parties à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, dite CITES (ou Convention de Washington de 1973), qui s'est réunie du 13 au 25 mars 2010 à Doha (Qatar), où, l'UE a soutenu, sous certaines conditions, la proposition de la Principauté de Monaco à inscrire le thon rouge aux annexes I et II de la CITES. Une mesure rejetée et qui aurait été de toutes les façons partiellement efficace dans la réalité, à en juger l'analyse de Serge BESLIER (2010) sur les possibilités d'exonération qu'offre l'application de la Convention CITES et dont certains pays réfractaires à la décision auraient certainement pu faire usage, mais également par le moyen inutile d'une double certification visant à mettre l'espèce sensible sous surveillance entre l'organisation de l'ONU chargée de la protection des espèces en danger et la CICTA.

Un autre exemple de distorsion entre la réglementation de l'Union européenne et le droit international porte sur le domaine du transport maritime, plus précisément pour des situations où le droit communautaire n'est pas directement lié au respect du droit international. Le cas de la Convention MARPOL illustre cette complexité où le droit de l'Union bute sur la règle internationale car ne se l'étant pas directement appropriée dans son droit endogène. Effectivement, l'Union européenne n'est pas partie contractante de la Convention MARPOL. Cependant, elle est tenue de la respecter indirectement à travers ses États membres qui sont parties contractantes et se conforment au principe du droit international *pacta sunt servanda (*les conventions doivent être respectées*),* l'appartenance à l'Union n'exonérant pas les États membres à ne pas respecter les conventions conclues antérieurement. Par conséquent, les organes de l'Union ne doivent pas faire obstacle à l'exécution des obligations résultant des conventions antérieures conclues par les États membres pendant que l'Union elle-même n'est pas liée, car ces accords ne créent pas de droits ni d'obligations pour les tiers comme l'exige le respect du principe du droit international *pacta tertiis nec nocent nec prosunt*. On comprend aisément l'absence du pouvoir d'obligation pour l'Union européenne et ses institutions à propos des accords conclus antérieurement par ses États membres, tandis que ce pouvoir est réel sur les conventions conclues par l'Union elle-même. Le risque d'écartement entre l'ordre juridique communautaire et celui du droit international est donc présent comme on peut le constater à travers deux exemples concernant deux affaires respectives, dont l'un porte sur l'arrêt du 3 juin 2008 par la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE[272]) sur ce qui a été nommée *l'affaire Intertanko* (Arrêt C-308/06[273]), et l'autre, sur l'arrêt de la Cour (quatrième chambre) du 24 janvier 2014 dans le cadre d'une demande de question préjudicielle adressée par un juge italien dans l*'affaire Manzi et Compagnia Naviera Orchestra,* dite l'affaire C-537/11[274] (NICOLAS, 2014).

C'est aussi ce qui explique le retard constaté dans l'application des annexes de MARPOL par les États membres et les organes de l'Union européenne car le droit

[272] Autrefois nommée Cour de Justice des Communautés européennes, CJCE.
[273] Le texte intégral de l'arrêt est disponible sur le site internet de la Cour : www.curia.europa.eu.
[274] *Idem.*

communautaire n'est nullement obligé de l'adapter, ce qui n'est pas le cas des États membres contractants qui doivent veiller à rendre ces dispositions antérieures compatibles avec les traités et l'ordre juridique de l'Union européenne. De plus, il faut avouer que la protection de l'environnement marin est un domaine qui enregistre des tumultes aux effets considérables au sein de l'Union européenne.

La protection de l'environnement marin reste une priorité capitale pour les européens, et en ce sens, le secteur offre parmi les textes réglementaires et les actions les plus abouties pour la sécurisation maritime. Cependant, c'est aussi l'un des domaines qui enregistre le plus de contestation de la part des États membres qui craignent la perte de leur souveraineté vis-à-vis de l'Union européenne pour la mise en pratique de certaines mesures. Le rythme de rédaction des textes et autres mesures est parfois impressionnant et innovant, mais cela dans un cadre touffu et peu aisé à comprendre pour de nombreux acteurs. D'où des contestations qui entraînent parfois de simples engagements politiques sans valeur juridique contraignante. Certains amendements sur des législations communautaires sont concernés par ces atermoiements. Sans en dresser une liste exhaustive, les amendements apportés à la Convention OSPAR à travers ce qui a été qualifié de « Déclaration de Sintra[275] » et les conclusions de la réunion de Copenhague[276] connaissent ces réalités.

Autre aspect, la coordination et la coopération entre les différentes agences européennes n'est pas assurée avec satisfaction. Chaque agence entretient une politique qui renforce ses objectifs sans se soucier de la complémentarité et de la cohérence avec les autres. Laissant ainsi le champ libre à de virulentes critiques faites par des observateurs sur le chevauchement des compétences, le manque de cohérence et le détournement des objectifs à des fins autres que celles initialement prévus. Sur ce dernier aspect, l'agence Frontex est particulièrement visée par de nombreuses ONG et associations qui l'accuse d'être le *« bras armé de l'Europe forteresse »* en bafouant les droits des migrants avec l'utilisation des méthodes qui ne respectent pas le droit international et les droits de l'Homme. Son utilité laisse à désirer pour Cécile VANDERSTAPPEN et Marie-Dominique AGUILLON (2010) qui trouvent qu'elle ne tient qu'au spectre d'une *« Europe en guerre contre un ennemi qu'elle s'invente »*, pour parler du prétendu risque d'invasion migratoire. Son dispositif militaire est coûteux pour l'Union européenne, et cela pour des missions de surveillance maritime proches des objectifs de l'AESM, de l'Agence Européenne de Contrôle des Pêches (AECP) et de l'Agence Européenne de Défense (AED).

En conclusion, il faut admettre que la politique de sécurisation maritime européenne est encore en construction sur le plan d'une stratégie globale et sur bien d'autres secteurs qui témoignent des limites observées, mais des efforts remarquables ont été réalisés jusqu'à présent dans différents domaines. Sans y attribuer une préférence exclusive et en se gardant de toute transposition mécanique, certains aspects de ce « modèle », conjugués avec les réalités maritimes des États et des organisations régionales du golfe de Guinée, peuvent servir de cadre d'appui à la construction d'une réflexion sur le régionalisme maritime sécuritaire de conviction.

[275] La déclaration de Sintra, du nom de la ville portugaise qui a abrité les travaux de la réunion OSPAR 1998, porte sur deux mesures particulières : la réduction des rejets des substances dangereuses et radioactives, et l'interdiction de l'immersion des installations en acier des plates-formes pétrolières offshore.

[276] Les travaux de la Commission OSPAR tenus du 26 au 30 juin 2000 à Copenhague ont surtout portés sur la question du retraitement des déchets nucléaires et des rejets en mer des installations de retraitement. L'arrêt sur le traitement des combustibles nucléaires usés avait fait l'objet d'un débat virulent.

IX.2.2. Les ingrédients du régionalisme maritime sécuritaire de conviction

La problématique de la sécurisation maritime peut contribuer à un régionalisme de certitude, c'est-à-dire à une véritable logique de coopération et d'intégration régionale par l'objet de la mer et de sa sécurisation. C'est donc une contribution au façonnement d'une nouvelle identité maritime régionale à travers le « régionalisme de conviction » qui se doit de décliner son caractère politico-idéologique et spatio-structurel institutionnel.

IX.2.2.1. Le caractère politico-idéologique : les 3 piliers de la révolution des mentalités

Il est indispensable que les dirigeants politiques des États du golfe de Guinée adoptent une nouvelle approche dynamique sur les questions d'intérêt commun en matière de sécurisation maritime. Cette nouvelle « culture » passe bien évidement par une révolution des mentalités sur la vision stratégique et les modes de gouvernance des institutions régionales ou sous-régionales, car les questions en rapport avec la mer et les activités liées exigent que tous les États côtiers ou non s'y intéressent à travers une approche communautaire concertée dès l'instant où ils souhaitent les inscrire dans leur perspective de développement. Une des révolutions politico-idéologiques à assimiler pour chaque État du golfe de Guinée et pour les organisations régionales dont ils sont membres est la suivante : **inscrire véritablement la mer comme une perspective de développement au même titre que les ressources de la terre et les préoccupations afférentes**. Dès lors, l'intérêt pour la sécurisation prend tout son sens car la mer devient un enjeu sécurisant et à sécuriser, et cela au même titre que la dynamique des efforts qui traduit cet état sécuritaire par l'absence ou la réduction du risque et de la menace maritime et littorale. À cet effet, malgré le traumatisme historique subi, il est temps pour les Africains de retourner mentalement et physiquement vers la côte et de se préparer à nouveau à l'abordage de l'*« espace bleu »* qui en réalité connecte tout, le bon et le mauvais, comme l'affirme le vice-amiral britannique retraité Sir Anthony DYMOCK pour parler de la nécessaire coopération européenne face aux menaces grandissantes (AMES, 2010).

Dans les mentalités des chefs d'États et des experts régionaux **une connexion « naturelle » devrait s'établir entre le développement de l'économie maritime et la sécurisation** car cette « croissance compétitive »[277] ne peut évoluer que dans un environnement sécurisé. La sécurisation est donc un moyen et non une fin en soi car il s'agit de l'instaurer et de l'incarner pour promouvoir le développement. Pour garantir une cohérence stratégique communautaire et une mise en œuvre efficiente, il est nécessaire pour les États de la région de répondre à deux questions principales. Comment les objectifs visant l'absence et la réduction du risque et la menace maritime et littorale peuvent garantir la sérénité du développement de l'économie maritime ? Comment l'état de la sécurisation pourrait-il être une identité maritime pour la région du golfe de Guinée ? Il est donc primordial pour ces pays de s'accorder sur un certain nombre d'aspects, notamment **le caractère et la dimension qu'on souhaite donner à cette notion de sécurisation, les questions maritimes d'intérêt commun et sur les modalités de réforme des institutions régionales**.

[277] Pour des raisons de fortification interne, il est nécessaire de réduire d'abord le caractère compétitif de cette économie maritime au sein des pays du golfe de Guinée avant de l'envisager comme un élément du rapport au monde extérieur.

D'abord, comme de nombreux observateurs et praticiens internationaux du domaine maritime, ceux du golfe de Guinée butent sur le caractère et la dimension réelle à donner aux concepts de « sécurité » et de « sûreté » maritimes pour rappeler le large spectre des actes volontaires et involontaires et des mesures visant à assurer la protection de la vie humaine en mer, des cargaisons et de l'environnement marin. Malgré la reconnaissance de la spécificité de chacun de ces concepts, ils sont souvent utilisés séparément comme si chacun d'entre eux avait sa propre finalité, alors qu'ils devraient être un moyen en vue d'atteindre un objectif commun bien plus large et intégrant des questions maritimes. C'est le caractère que nous donnons à la notion de « sécurisation » qui fait référence à la sécurité et à la sûreté, moyens pour assurer l'absence et la réduction du risque et de la menace dans l'optique de garantir prioritairement le développement de l'économie maritime conciliable avec la protection de la vie humaine et des conditions socio-politiques des populations, des cargaisons et de l'environnement marin. Des mesures devant mener à la posture d'État. Il est donc primordial pour les institutions régionales et les États membres de reconsidérer le contenu auquel renvoie l'utilisation souvent séparée et mal maîtrisée de la sécurité et de la sûreté pour faire place à celui de « sécurisation » qui, loin de renier les deux autres, comporte des spécificités plus intégrantes, interconnectées, structurées et loin des approches réductrices actuelles concentrées sur l'intervention militaire ou policière (marine nationale et gendarmerie ou police nautiques) et de la piraterie et vol à main armée. Cette volonté d'assurer l'absence ou la réduction du risque et de la menace - et même le fait de vouloir incarner cette volonté comme une nouvelle identité maritime culturelle - devrait se construire dans les différentes structures de formation régionale qui existent (École navale de Bata, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan, Université Maritime Régionale d'Accra, Académie Maritime du Nigéria, Centre de coordination régionale pour la sécurité maritime de l'Afrique centrale) et qui ne doivent pas se priver de l'apport intellectuel et matériel de tous les autres acteurs du domaine maritime (civils/militaires, publics/privés, scientifiques/politiques, ONG/société civile, etc.).

Cette notion comporte une dimension conceptuelle ou théorique, mais aussi pratique, dans la mesure où elle devrait couvrir un large spectre de défis, risques, menaces maritimes et moyens pour y faire face. Il est nécessaire pour les pays de la région du golfe de Guinée de se l'approprier réellement, comme le socle d'une nouvelle culture maritime. Cela exige de définir les questions d'intérêt commun afin de maîtriser le caractère hétérogène d'une telle notion.

Tout au long de ce travail, nous avons diagnostiqué les menaces, risques et défis maritimes auxquels sont confrontés les pays du golfe de Guinée. Autant cette réalité sur l'insécurité les concerne tous, autant un regard plus rapproché sur les études de cas nous a démontré l'hétérogénéité spatiale de cette vulnérabilité qui, elle-même, nourrissait le déséquilibre à l'échelle régionale. Si l'on s'accorde à reconnaître que les questions d'intérêt commun doivent permettre d'établir un consensus pouvant relier les objectifs de la sécurisation et ceux du développement économique, alors, il est primordial de donner à cette notion de sécurisation tout le caractère plénipotentiaire dans les deux autres domaines clés où les actions concrètes sont nécessaires. Il s'agit des mêmes domaines retenus à l'échelle nationale afin de permettre la cohérence multiscalaire partant du local vers le régional, c'est-à-dire le secteur des ressources (transport maritime, ressources halieutiques et ressources offshore), de l'environnement marin et du territoire pour des objectifs économiques, de protection et de sécurisation. **Mais à la différence de l'échelle locale et nationale, le cadre transrégional, régional ou sous-régional ne devrait s'intéresser qu'aux questions où il y a**

transfert de compétence, c'est-à-dire là où les États acceptent le transfert d'une partie de leur souveraineté aux organisations supranationales auxquelles ils appartiennent.

Dans le golfe de Guinée, de tels exemples sont légions dans des secteurs comme celui des ressources avec le transport maritime (Code CEMAC, Charte africaine des transports maritimes) et la gestion des pêches (COREP). L'exploitation et l'exploration de l'offshore, la protection de l'environnement marin et la gestion des territoires maritimes au sens stricte du terme n'ont pas encore fait l'objet d'un véritable transfert des compétences des États membres à une ou des organisations supranationales ou organes spécialisés, sauf pour la gestion des territoires avec la CGG dont l'état actuel ne se limite qu'au fonctionnement de son secrétariat. Il peut en être de même pour la protection de l'environnement marin avec la Convention d'Abidjan au sein de l'OMAOC même si cette délégation de compétence provient des instances internationales par le projet du PNUE. Autrement dit, au-delà des efforts que peuvent consentir les États en matière de sécurisation sur le plan national, il y a nécessité pour ces derniers de déléguer aux instances sous-régionales et régionales une partie de cette compétence pour gérer la dimension transnationale dans les trois domaines clés que sont les ressources, l'environnement marin et les territoires.

En clair, les questions d'intérêt commun doivent porter sur ces trois secteurs pour des objectifs complémentaires sur le plan économique, de protection et de sécurisation. Cela ne peut être possible que dans un cadre juridique propice aux pratiques de rationalisation qui permet des réformes institutionnelles.

Nous savons déjà que l'échelle régionale exige une réelle volonté politique pour la rationalisation de multiples organisations. Une rationalisation qui devrait également permettre de renforcer les compétences individuelles de ces organisations mais aussi entre elles par une collaboration sincère et dynamique. **Les institutions régionales et leurs organes spécialisés doivent donc affirmer leur autorité et arriver à une reconnaissance de ces compétences par les États membres**. Pour ce faire, un « caractère participatif sans excès » des représentants des États membres doit être prôné au même titre que la disponibilité des intelligences (experts) capables de penser la mer et ses enjeux de sécurisation régionale comme « rapport au monde extérieur », mais également comme un caractère définissant l'intégration et la coopération entre les pays appartenant à un même espace géographique. Cette double dimension doit être présente et occuper une place de choix dans les contenus d'intégration et de coopération des différentes organisations régionales majeures.

Dans cette réforme institutionnelle, il est important d'insister sur la culture de l'intérêt maritime commun et du partage des informations, car, comme l'affirme Sir Anthony DYMOCK à travers les propos recueillis par Paul AMES (2010), *« D'un point de vue historique, la sécurité d'un État résidait dans les secrets. Aujourd'hui, c'est la sécurité des citoyens, plus que celle de l'État, qui oriente de plus en plus les stratégies sécuritaires. (…) La sécurité dépend de plus en plus de la transparence et non de la dissimulation »*. **Pour faciliter cette culture, il faut promouvoir une certaine similitude institutionnelle pour produire une certaine « identité organisationnelle » sur les questions maritimes de la région**. Ainsi, comme le dit Jacques CHEVALLIER (1994), *« L'identité organisationnelle résulte de l'ensemble des caractéristiques spécifiques de l'organisation, qui établissent sa singularité par rapport aux autres dispositifs d'action collective : le principe d'action à partir duquel elle s'est constituée ; ses conditions d'implantation dans l'espace social ; les finalités et les objectifs qui lui sont assignés ou qu'elle-même définit ; la division du travail en son sein*

et la hiérarchie du pouvoir qu'elle consacre ; le type de leadership qu'elle tend à faire prévaloir ; les manières de faire mais aussi les règles et les normes qu'elle impose à ses membres ». Si la question de la sécurisation maritime exige un tel effort de clarification dans les organisations maritimes du golfe de Guinée, il en est de même pour l'intérêt que les principales organisations continentales telles la CEDEAO, l'UEMOA, la CEEAC et la CEMAC doivent accorder à ce volet. Ces ensembles terrestres régionaux et sous-régionaux sont d'abord « identitaires » (économie, histoire, géographie, politique) et la question maritime doit y trouver pleinement refuge sans renier son caractère transrégional incarné à travers l'OMAOC. Il faut donc que les États membres s'approprient réellement le processus d'identification à/aux organisations auxquelles ils appartiennent pour permettre la réforme institutionnelle qui insère véritablement le fait maritime sécuritaire dans les structures continentales et qui permet également la reconnaissance de l'autorité de l'OMAOC comme organisation de référence pour le domaine maritime. Mais aussi, une logique qui prône la recherche de synergie entre les organisations régionales continentales et maritimes, et entre ces dernières et la volonté d'inscrire une logique de fonctionnement multiscalaire partant du local au national, et du national au régional sans exclure une forme d'apport extérieur contrôlée.

Mais l'identification permet surtout à l'organisation régionale désignée d'avoir un pouvoir contraignant sur ses États membres pour le respect et la mise en œuvre des décisions communautaires. Ce qui rendrait alors facile la production de *« hard law »* découlant du niveau régional pour certains aspects liés à la sécurisation maritime. Cependant, il vaut mieux que l'efficacité des *« hard laws »* dans le golfe de Guinée ne soit pas recherchée dans les sanctions à infliger aux acteurs nationaux et locaux, mais plutôt dans la capacité des instances régionales à aider ces derniers à les respecter et à les mettre en œuvre. Autrement dit, insister d'abord sur les mesures d'accompagnement, d'assistance et de contrôle des décisions communautaires plutôt que de viser d'atteindre le stade qui permet d'infliger la sanction.

Mais il est également primordial que cette intégration des mentalités puisse se traduire par des référentiels territoriaux et institutionnels cohérents.

IX.2.2.2. Le caractère spatio-structurel institutionnel

Promouvoir la coopération et l'intégration régionale dans le golfe de Guinée c'est garantir la naissance d'un nouvel ordre des rapports entre les États appartenant à un même espace géographique, entre ces derniers et le reste du monde face aux contraintes de la mondialisation, mais c'est aussi encourager des synergies entre les différents secteurs du domaine maritime dans une approche intégrée et au rapport indissoluble terre-mer. Dans cette région de l'Afrique, une recomposition territoriale institutionnelle s'impose afin d'offrir aux questions maritimes sécuritaires – et même terrestres - un cadre référentiel cohérent pour la planification stratégique institutionnelle à trois niveaux.

Cet espace institutionnel supranational se résumerait à l'emboîtement de trois échelles, c'est-à-dire le niveau « transrégional » en référence à l'OMAOC, « régional » (CEDEAO/CEEAC) et « sous-régional » par rapport à l'UEMOA/CEMAC. Le maintien de ces trois échelles est important si l'on veut espérer une efficacité de la fluidité multiscalaire des logiques institutionnelles. Chaque niveau renvoie à une ou des réalités de regroupement théoriquement distinctes. Les blocs les plus « identitaires » et par conséquent les plus évolués

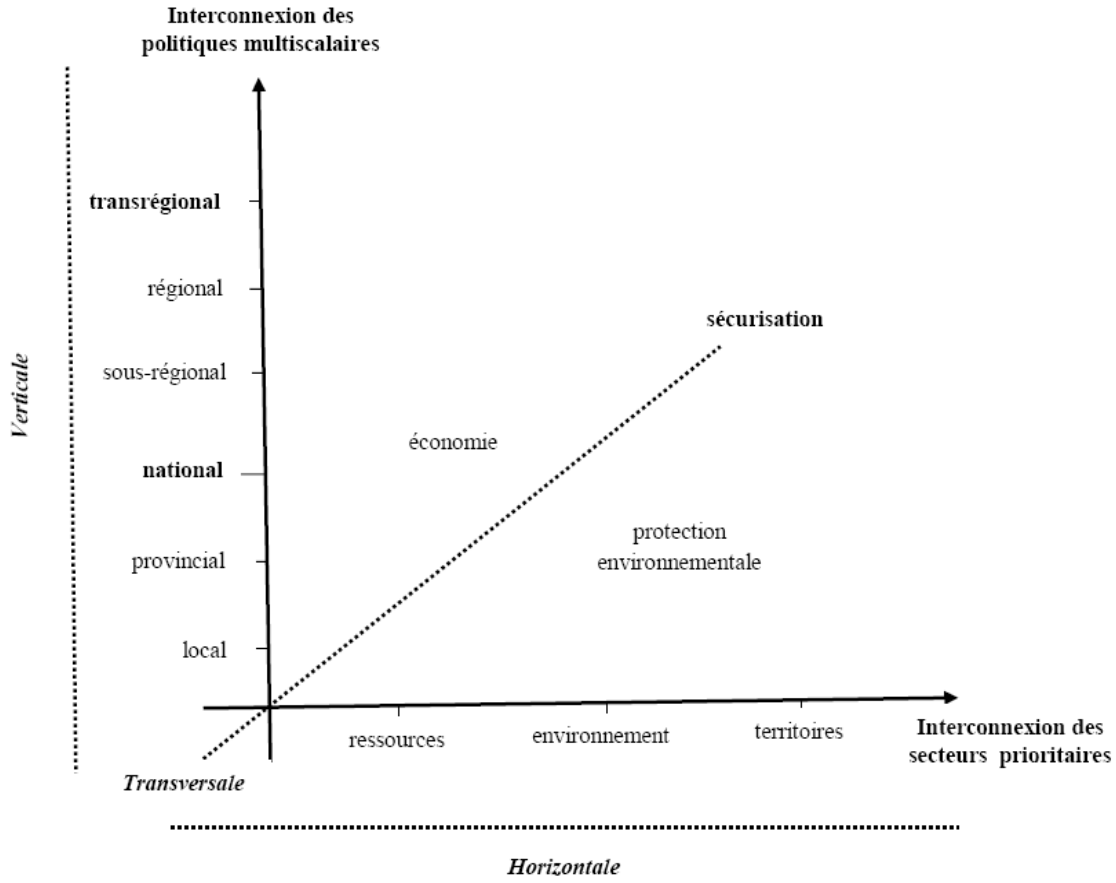
en matière d'intégration et de coopération sont ceux du niveau sous-régional de par un même passé historique et une monnaie commune. Les dénominateurs communs sont plus nombreux et plus variés pour les blocs régionaux même si les objectifs d'intégration et de coopération sont sensiblement les mêmes que les ensembles aux échelles inférieures. Dans ces deux niveaux, on est en présence des regroupements aux objectifs certes variés, mais prioritairement de politique générale économique. Autrement dit, des aspects qui concernent *a priori* tous les secteurs sans distinction. Par contre, avec le niveau transrégional, nous avons une coopération et une intégration par secteur, différente donc des deux premiers niveaux. S'il est vrai que c'est le domaine maritime qui nous intéresse, plus précisément celui du caractère d'intégration et coopération pour la sécurisation maritime, il faut s'appuyer sur ces trois niveaux d'échelle pour une planification stratégique institutionnelle dans le golfe de Guinée car ils sont interdépendants par la nature des domaines abordés (terre et mer), des objectifs politiques (intégration et coopération) et sur le plan économique (économie, protection et sécurisation). La négligence d'un niveau peut entraîner des dysfonctionnements dans la prise en compte du fait maritime sécuritaire régional.

Les ensembles régionaux et sous-régionaux doivent collaborer et définir un modèle institutionnel de référence pour toutes les questions relatives au domaine maritime, notamment la sécurisation au sens large. Dans cet esprit, le Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (Congo), sert déjà de référence institutionnelle pour les États de la CEEAC. Il serait judicieux de ne pas réduire la sécurisation maritime sur les actes de piraterie, de pêche illégale, et leur dimension opérationnelle liée à l'intervention en mer par des acteurs militaires et policiers comme c'est présentement le cas dans la stratégie de l'Afrique centrale[278]. Au-delà des progrès réalisés jusqu'à présent dans la réflexion stratégique, ce Centre doit intégrer la notion de sécurisation maritime au sens élargi et intégré que nous évoquons. Et, malgré les efforts des États de l'Afrique de l'ouest, une structure similaire à celle de l'Afrique centrale n'existe pas. D'où l'intérêt d'en créer une dans le cadre de la CEDEAO afin de matérialiser les ambitions de similitude institutionnelle à cette échelle avec la CEEAC et de permettre une fluidité dans les rapports de coopération et de collaboration avec l'OMAOC et le niveau UEMOA/CEMAC qu'il ne faut pas négliger.

En effet, les ensembles sous-régionaux connaissent également une certaine dynamique sur diverses questions du domaine maritime, surtout en matière de réglementation du transport et des affaires maritimes. Si l'hyperactivté de la CEMAC est largement reconnue depuis des années, Léon FOLQUET (2013) affirme que l'UEMOA aussi a amorcé son grand réveil pour l'élaboration d'un droit maritime communautaire des transports dès mars 2008 par l'adoption de trois règlements et trois directives visant trois axes : *« 1) la mise en place d'un cadre institutionnel communautaire dans le sous-secteur maritime et le renforcement des institutions internes, 2) la définition des normes relatives à la sûreté et à la sécurité maritime, la recherche et le sauvetage en mer ainsi que la protection de l'environnement marin au sein de l'UEMOA, 3) la définition de règles régissant les opérateurs du monde maritime et leurs activités »*. Même si l'auteur reconnaît la lenteur de la concrétisation des mesures adoptées au

[278] Cette stratégie de sécurisation maritime repose sur six piliers, à savoir : la gestion commune de l'information, la mutualisation des moyens de surveillance et de détection, l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes, l'autofinancement par la création d'une taxe communautaire, les acquisitions et l'entretien des équipements dédiés à la Stratégie, l'institutionnalisation d'une conférence maritime pour l'Afrique centrale. Voir Michel LUTUMBUE, 2012, Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? in *Note d'analyse GRIP*, 13 p.

sein de l'UEMOA, il apparaît clairement que le niveau sous-régional ne peut être exclu comme cadre de concertation dans l'élaboration d'une stratégie globale multiscalaire visant les trois secteurs (ressources, environnement, territoire) pour trois objectifs (économie, protection, sécurisation) et à travers trois niveaux (transrégional, régional, sous-régional). Une forme de triple intégration par la question maritime sécuritaire qui se doit donc d'être verticale (interconnexion des politiques menées aux différentes échelles), horizontale (interconnexion entre les différents secteurs prioritaires) et transversale (interconnexion entre les objectifs) (**Figure 43**).



Conception et réalisation : Daenis OTSA'A NGUEMA, 2014.

Figure 43 : La triple intégration par le fait maritime sécuritaire

Appartenant à des sphères politiques d'influence différentes, l'OMAOC est un organe spécialisé de l'UA et incarne une intégration par secteur (domaine maritime), tandis que les ensembles CEDEAO/CEEAC et UEMOA/CEMAC sont des entités autonomes pour l'intégration et la coopération des politiques générales, économiques et monétaires. La spécificité de ces niveaux d'échelle est un obstacle à la collaboration et à l'intégration. Une difficulté spécifique qu'on pourrait transformer en atout majeur dans la mesure où nous recherchons effectivement l'intégration et la coopération par secteur, en l'occurrence celle de la sécurisation maritime. Nous savons également que les regroupements régionaux et sous-

régionaux entreprennent conjointement ou séparément quelques initiatives juridiques ou opérationnelles dans le domaine maritime, plus particulièrement en matière de sécurisation. Si le CRESMAC est une initiative qui mérite l'assentiment de l'ensemble de l'échelle régionale (Afrique de l'ouest et Afrique centrale), il devrait en être de même pour la sous-région avec la création d'un centre sous-régional. Ces centres régionaux et sous-régionaux des organisations continentales seront les traits d'union entre l'OMAOC et les différents États membres par le respect du principe de subsidiarité. Il faut ainsi donner des statuts juridiques à ces centres et tous les moyens possibles pour produire et relayer des décisions communautaires cohérentes et adéquates, pour veiller à l'application de ces mesures et surtout apporter assistance et conseil aux États membres.

Sur le plan des secteurs prioritaires désignés, nous savons que chaque secteur renvoie à des réalités et stratégies politiques différentes mais à des menaces et risques communs qui interpellent des réponses aux intérêts communs et intersectorielles. Ces trois secteurs renvoient à des menaces et risques multiples comme cela a été énuméré.

Pour ce qui est des objectifs, là aussi, une précision mérite d'être apportée. L'intérêt central porte sur l'objectif de sécurisation comme absence et réduction du risque et de la menace pour le développement de l'économie maritime et la protection de l'environnement marin. La connivence entre sécurisation et développement économique est évidente car on ne sécurise que ce qui représente un enjeu pour le développement, et dans le cas des pays du golfe de Guinée, l'enjeu économique doit être au centre des préoccupations tout en admettant ses diverses combinaisons avec le caractère du développement durable. C'est donc un peu redondant de parler de sécurisation pour des objectifs de protection de l'environnement marin car une facette de la sécurisation consiste déjà à protéger l'environnement pour les générations futures. De même que la notion de développement économique va *de facto* avec celle de la durabilité. L'ambition de développement de l'économie maritime s'inscrit donc dans la durée. Un caractère de durabilité qui doit tenir compte d'une utilisation intelligente des ressources et des pratiques respectueuses de l'environnement.

Et pour finir, deux autres aspects méritent d'être évoqués dans le cadre de cette logique structurelle institutionnelle pour la région : l'épineux problème des moyens financiers et le caractère pragmatique des décisions communautaires pour la sécurisation maritime.

Outre l'intérêt que représente l'apport des capitaux à travers les différentes mesures de coopération internationale entre les États du golfe de Guinée et le reste du monde, nous estimons que la question des faibles moyens financiers pour mener à bien la sécurisation maritime régionale trouverait également des solutions dans le processus de rationalisation des organisations régionales et sous-régionales, mais surtout dans la volonté politique des dirigeants des États membres. C'est le fait d'être à jour des cotisations communautaires mais également de permettre le bon fonctionnement des mécanismes existants et envisagés pour le recouvrement de certaines taxes communautaires (taxe communautaire d'intégration, taxe commune sur la sécurité maritime, etc.). Ce bilan est nécessaire afin de pouvoir tirer profit de ce qui existe déjà comme ressources financières à mobiliser. Cependant, le caractère de bonne foi des dirigeants politiques et des administrations publiques reste certainement un des aspects difficiles à évaluer sur le plan communautaire. Pourtant, il demeure un signe d'avancée significative pour le pragmatisme des décisions à mettre en œuvre par les États membres.

À ce sujet, on pourrait envisager la création d'un « indice d'intégration » permettant de mesurer le degré de mutualisation des services dans les projets transrégionaux, régionaux et sous-régionaux. À travers des critères d'évaluation reconnus et acceptés par les États membres et leurs organisations (cotisations et taxes communautaires, collaboration administrative, mise en œuvre des décisions communautaires, etc.), des rapports semestriels et annuels devraient transiter entre les différents niveaux d'échelle pour apprécier la collaboration et l'avancée des mesures décidées.

À l'image du précédent chapitre sur la nécessité d'une stratégie nationale de sécurisation, ce dernier chapitre est la suite logique d'un raisonnement multiscalaire qui considère le fait maritime sécuritaire comme facteur intégrateur des États de la région du golfe de Guinée. L'oubli, et parfois le manque de considération des questions liées à la mer et ses activités dans les cadres de concertation régionaux puise ses racines dans des repères historiques quelques peu falsifiés par le jeu mondial des dominations territoriales qui, lui-même, est adossé à une réalité régionale incapable de contenir, d'assimiler et de produire une identité endogène stratégique pour l'espace golfe de Guinée.

S'il est vrai que la forme actuelle du régionalisme africain en général, et du golfe de Guinée en particulier, est l'essor d'un héritage colonial et que le bilan qu'on peut y dresser reste assez mitigé par de nombreuses difficultés malgré quelques avancées « significatives », le secteur maritime s'est souvent invité à travers une organisation transrégionale de référence qu'est l'OMAOC et bien d'autres initiatives disparates dans les organisations continentales mais sans suffisamment capter l'attention et les intelligences capables de penser la mer et ses enjeux dans des cadres institutionnels harmonisés d'intégration et de coopération. Un vœu non pieux, puisque l'Union européenne, sans en faire l'unique modèle de référence pour la région du golfe de Guinée, continue de forger son cadre de coopération sur le caractère « indivis » de la mer. Une *« homogénéité naturelle »* de l'espace maritime qui interpelle les États du golfe de Guinée à faire évoluer « leur » régionalisme de la simple somme géographique des pays côtiers à un véritable régionalisme de conviction à travers l'intérêt commun de la question maritime sécuritaire par des institutions fortes et cohérentes dans un espace régional multiscalaire harmonieux qui, en aucun cas, ne doit feindre d'ignorer les réalités mouvantes du monde maritime international.

CONCLUSION DE LA PARTIE IV

À l'aune de cette quatrième et dernière partie sur les réformes multiscalaires pour la sécurisation maritime, l'attention des mesures proposées a été portée sur deux échelles complémentaires partant du local au régional. L'une, nationale, comme échelle de référence malgré la prise en compte des divisions internes pouvant refléter l'évolution du niveau national au local. L'autre, régionale dans son ensemble par rapport à l'échelle du continent africain mais également avec des réalités internes écartelées les unes des autres (transrégional, régional, sous-régional). Et c'est le fait de vouloir contribuer à la réflexion de la maritimité des pays du golfe de Guinée par la question de la sécurisation maritime qui a été le fil conducteur de cette partie à travers ses deux chapitres.

En effet, le cadre national de référence mérite qu'on y adopte une stratégie de sécurisation au regard des enjeux, menaces et risques du domaine maritime des États du golfe de Guinée. L'état léthargique qui caractérise actuellement les conditions d'attrait à la mer des pays du golfe de Guinée est loin d'être une fatalité dès l'instant où ces derniers prendraient conscience du processus de maritimité dans ses multiples variétés à travers la question de la sécurisation maritime. Aussi, le cadre national mérite d'abord pleinement cette attention en faisant de la sécurisation maritime une politique spatiale stratégique pouvant incarner l'absence et la réduction du risque et de la menace maritime et littorale aussi bien par la gestion opérationnelle des conflits d'usage que par la gouvernance des acteurs impliqués. Pour avoir esquissé quelques mesures concrètes à ce niveau, les grandes directives et le caractère systémique de cette stratégie nationale méritent d'être assimilés respectivement par chaque État qui entend inscrire la mer et ses enjeux dans la perspective de son développement national.

Ainsi, sur le plan théorique, les maritimités balbutiantes des pays du golfe de Guinée peuvent être renforcées par leurs racines culturelles historiques et par les exigences maritimes du moment. Les possibilités pratiques d'éclosion de cette « nouvelle culture maritime » ont été explorées dans un espace laboratoire, l'estuaire du Komo au Gabon, où nous avons décrit trois scénarios selon qu'on privilégie l'objectif économique, de protection de l'environnement ou de sécurisation dans trois secteurs maritimes prioritaires (ressources, environnement marin, territoire). En considérant le territoire comme une véritable ressource, l'objectif de sécurisation est à même d'offrir plus d'équilibre entre les acteurs et de gouvernance participative pour réduire le risque de conflit d'usage. À l'échelle d'un État, une telle construction idéologique et pratique ne peut se faire en vase clos sans tenir compte des réalités externes qui, elles aussi, peuvent contribuer – lorsqu'elles sont maîtrisées - à la formation de l'identité maritime nationale. Mais il faut reconnaître également que parallèlement à la construction d'une stratégie nationale de sécurisation, les États sont appelés à exprimer des ambitions presque similaires dans des cadres communautaires supranationaux.

Si les différents regroupements régionaux actuels (surtout continentaux) ont du mal à donner entière satisfaction aux objectifs d'intégration et de coopération pour de nombreuses raisons évoquées, l'espoir demeure pour une intégration et une coopération par secteur dont le fait maritime sécuritaire devrait constituer le socle de l'édification d'un régionalisme de conviction bien au-delà de la simple somme formelle des États partageant un même espace géographique. Or, longtemps négligé comme facteur intégrateur des États, le fait maritime

sécuritaire offre déjà à l'Union européenne l'opportunité de fortifier ses liens de coopérations entre les États membres et d'esquisser un « rapport au monde ». Alors, les pays du golfe de Guinée ne devraient pas être en marge de ces logiques de fonctionnement modernes qui exigent au préalable l'instauration d'un environnement institutionnel rationnalisé et une bonne dose de volonté politique. Dès lors, la préoccupation de la sécurisation maritime s'inviterait également au centre des contenus de l'intégration et de la coopération régionale en associant à ce concept un large spectre sur les enjeux, menaces, risques et défis liés à la mer dans son rapport avec la terre, par la définition des intérêts communs et les réformes institutionnelles au niveau transrégional, régional et sous-régional, pour enfin permettre une gouvernance horizontale, verticale et transversale des objectifs économiques, de protection de l'environnement et de sécurisation.

En somme, malgré les difficultés qui entravent considérablement le processus d'intégration et de coopération régionale, la mer, de par sa nature propre et par les regards croisés de ses enjeux et de la nécessité de sa pacification, offre ainsi aux États du golfe de Guinée l'opportunité de définir « leur » régionalisme partant majoritairement d'une approche *bottom-up.*

CONCLUSION GÉNÉRALE

En juin 2013, s'est tenu à Yaoundé le premier Sommet des chefs d'États et de Gouvernement de la CEEAC, CEDEAO et de la CGG sur la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée. Un sommet qui a été marqué par des décisions qualifiées de « pertinentes » et « innovantes » en la matière. Bien avant, l'OMAOC, avait depuis le début des années 2000 réformé ses missions et attributions pour les faire converger vers les préoccupations liées à la sécurité et à la sûreté maritimes pour les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Dans ce même élan, elle a décrété l'année 2014 comme celle de la lutte effective contre la piraterie. Une lutte qui a permis d'innover en matière de coopération régionale sécuritaire avec la mise en œuvre dès 2009 de *« la stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant la synergie avec la CGG et la CEDEAO »*.

D'un autre côté, les espaces maritimes du golfe de Guinée connaissent, certes timidement, une nouvelle forme d'appropriation pour leur protection avec l'avènement ces dernières années des AMP et des parcs marins, mais aussi par deux protocoles de la convention d'Abidjan depuis 2012 qui portent sur la coopération en matière de protection du milieu marin et côtier contre la pollution d'origine terrestre, et un autre, sur la conservation des mangroves. Aussi, appartenant à la géographie mondiale des régions stratégiques pour les ressources pétrolières, les convoitises régionales et internationales s'activent dans un contexte où les États eux-mêmes tentent par tous les moyens d'investir les espaces maritimes par une course désordonnée sans en mesurer les conséquences (absence de frontières maritimes et extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins avec risques de conflits maritimes) et de façon conceptuellement légère et maladroite (en référence au projet « Gabon Bleu »). Tous ces aspects illustrent à suffisance les préoccupations grandissantes à propos de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée et même dans le monde maritime international parce que cette région fait partie du système océanique mondial.

Notre thèse s'inscrit donc indéniablement dans une logique contributive de la compréhension et de l'explication des problèmes de la sécurité et de la sûreté maritimes et de leur apport dans la réflexion doctrinale à propos de l'identité maritime de la région du golfe de Guinée. Cela n'a été possible qu'en s'interrogeant principalement sur le diagnostic et l'évaluation des politiques maritimes sécuritaires dans un but d'y apporter des éléments nouveaux sur la conception et la pratique. Ce qui a été illustré dans ce travail par un état des lieux de la vulnérabilité maritime, une évaluation du droit de réponse des États, une logique méthodologique pour traduire spatialement cette vulnérabilité, les réponses limitées et les propositions de réforme multiscalaire sur le plan spatial et institutionnel.

Les États du golfe de Guinée présentent une situation alarmante en matière de sécurité et de sûreté maritimes. Les atteintes à la sécurité et à la sûreté nous permettent de dresser un profil de vulnérabilité très inquiétant à propos des aspects liés à la sécurité de la navigation et les formes de pollution par les hydrocarbures, mais aussi d'origine terrestre et l'épineux problème de l'abandon des épaves de navires sur les plages et dans les ports régionaux. Le problème de la piraterie y est particulièrement traité malgré les limites de définition par

rapport à la réalité du golfe de Guinée. C'est la région la plus dangereuse au monde au regard de l'évolution du nombre d'attaques ces dernières années. Elle nourrit avec le golfe d'Aden « les » pirateries africaines qui ont fait basculer l'épicentre de cette menace mondiale partant du détroit de Malacca vers l'Afrique. Une menace qui préoccupe de plus en plus le monde maritime et surtout les pays de la région à en juger par les dernières initiatives de coopération régionale sécuritaire. La pêche illégale et d'autres trafics illicites (migrations clandestines, trafics humains, trafics de déchets dangereux, trafics d'armes et de stupéfiants) ont complété le tableau de ces menaces avec la question de la sûreté portuaire prolongée dans les couloirs de communication et de transport que sont les corridors terrestres. Un chaos dont nous avons su trouver progressivement des éléments de réponse.

L'évaluation des réponses apportées démontre assez clairement des insuffisances qui justifient cet état de vulnérabilité maritime. La territorialisation des espaces maritimes est imparfaite. Elle démontre par la même occasion le peu d'intérêt accordé à la mer et ses enjeux au-delà du caractère portant sur le prélèvement des ressources halieutiques et de l'exploitation pétrolière. Et même si des efforts sont consentis sur le plan des institutions nationales, régionales et internationales, ils demeurent désarticulés et manquent d'efficacité. Ce constat est particulièrement valable pour les institutions nationales et régionales pour le contrôle de la sécurisation maritime qui se caractérisent par une mauvaise articulation des politiques et des acteurs, et une absence de définition du cadre de concertation avec les acteurs du secteur privé dont l'apport reste pourtant significatif. L'échelle régionale n'offre guère plus de réussite. Une véritable balkanisation des organisations régionales doublée des difficultés inhérentes au processus d'intégration régionale paralysent les efforts pour la sécurisation maritime régionale. De même, le problème de la protection de l'environnement marin ne reçoit guère plus d'attention de la part des autorités publiques au-delà des pratiques anciennes et traditionnelles d'échelle locale (logique des forêts sacrées, légende de *« Mami wata »*, etc.). Une préoccupation complètement laissée à la merci des ONG (dont la plupart sont internationales) qui n'hésitent pas à imposer des visions écologiques manichéennes et de sanctuarisation stricte, loin des réalités spatiales et humaines des territoires locaux, nationaux et régionaux. À cet effet, le regard de la géographie sur cette vulnérabilité régionale fut aidé par l'introduction d'une méthode d'analyse dénommée ANIVES.

Effectivement, la facilité du raisonnement privilégie une approche d'ensemble sur la vulnérabilité maritime régionale. Une réalité quelque peu contrastée par une étude de cas qui a porté sur les espaces maritimes et portuaires du Cameroun, Côte d'Ivoire et du Gabon. Cette analyse participe d'une position de recherche de traduire spatialement et même conceptuellement l'hétérogénéité de la vulnérabilité maritime régionale et des réponses qui doivent y faire face. Une vulnérabilité spatiale différentielle que nous avons pu traduire grâce à l'invention de la méthode ANIVES qui, loin d'être irréprochable, présente un outil d'aide à la décision sur la nécessaire prise en compte du caractère hétérogène et multiscalaire dans les réflexions nationales et régionales portant sur la sécurisation maritime. La vulnérabilité maritime régionale se nourrit abusivement d'une approche de généralisation qui, elle-même peut influer sur les formes de coopération régionale et fait peser le risque de rupture spatiale entre les questions maritimes et celles appartenant à l'hinterland avec les corridors. Ce sont donc autant de difficultés qui n'ont pas manqué de susciter de nouvelles réponses sur le plan spatial et institutionnel.

Faire de la problématique de la sécurisation maritime une contribution à l'éclosion de la pensée maritime africaine en général, et du golfe de Guinée en particulier, a été le fil

conducteur des réformes proposées. Dans une logique évolutive multiscalaire, les initiatives méritent de s'inscrire d'abord à une échelle nationale stratégique. Une stratégie nationale qui, bien au-delà de ses spécificités en rapport avec son milieu peut également se nourrir du regard avisé des autres États qui ont une « longue » tradition maritime comme la France, la Norvège et la Chine. Sans faire une transposition mécanique de réalités externes, les États du golfe de Guinée sont en droit de combiner leurs efforts d'affirmation de leur maritimité et de leur politique de sécurisation, en référence à des modèles de maritimité forts et en expansion comme ceux de la Chine et la Norvège. Il peut en être de même pour les mécanismes et principes universels de la gouvernance spatiale et institutionnelle avec des aspirations à la transversalité, la multiscalarité, la subsidiarité et le caractère intégré.

Il faut avoir un véritable régionalisme de conviction pour la question du fait maritime sécuritaire. De nouvelles logiques organisationnelles nécessitent avant tout des efforts de rationalisation des organisations et institutions régionales avant de replacer le fait maritime sécuritaire comme un facteur de coopération et d'intégration régionale. Là aussi, les États du golfe de Guinée ne manquent pas de cadres de concertation malgré le fait que ce sont des logiques de regroupement d'inspiration européennes, donc de considération exogène.

Mener une étude sur la sécurité et la sûreté maritimes n'est pas une tâche facile. Pire encore, lorsqu'elle concerne une région désintéressée par la mer et où il n'y a pas une véritable culture de l'archivage des données et des informations. Pourtant, poser un diagnostic et évaluer les politiques dans l'objectif de contribuer de façon conceptuelle et pratique à la sécurisation maritime régionale était bien le but de cette étude. Un objectif que nous espérons avoir atteint au regard des hypothèses de départ formulées et qui portaient sur l'illustration théorique du caractère de la vulnérabilité maritime régionale et des réponses limités qui y contribuent, la démonstration méthodologique spatiale de cette vulnérabilité différentielle qui n'est pas facile à prouver mais riche d'enseignements, et enfin, l'apport d'une telle réflexion par la question de la culture maritime régionale et du régionalisme. Ces hypothèses ont été vérifiées et affirmées.

Le panel des menaces et risques maritimes atteste du caractère inquiétant de la vulnérabilité dans la région malgré les efforts des acteurs pour y faire face. Une vulnérabilité quelque peu différentielle et dont le caractère mérite d'être intégré dans les logiques de coopération régionale. Des logiques qui doivent impérativement se nourrir du besoin d'affirmation des maritimités régionales et des principes et mécanismes universels de la gouvernance spatiale et institutionnelle portant sur la problématique de la sécurisation maritime.

Cependant, il ne faut pas oublier qu'un autre objectif sous-jacent de cette étude était d'apporter une contribution au besoin d'édification de la pensée doctrinale africaine sur le rapport de l'État à la mer et de la logique de coopération régionale à travers la problématique de la sécurisation maritime. Là aussi, c'est un but que nous pensons modestement avoir atteint en titillant la réflexion sur le caractère que devraient revêtir les termes de « stratégie nationale » et de « sécurisation » dans la recherche d'*« aptitude à maîtriser l'usage de la mer à partir du littoral »* par des principes et mécanismes de la gouvernance de l'espace et des activités maritimes à travers l'analyse prospective.

En effet, *la géoprospective* est un champ de recherche qui connaît certes encore des balbutiements, mais qui a pour objectif de spatialiser une démarche multiscalaire à la fois

rationnelle et holistique, l'espace étant pris comme projet, mieux encore, comme projet d'un objet sécurisant. Or, si la géographie étudie les interactions et les évolutions entre nature et société, *la géoprospective* est apparue dès lors comme celle qui lui donne réellement une dimension observable de l'évolution créatrice du territoire qui vise à se préparer aujourd'hui à demain. Sans prétendre prédire l'avenir, il s'agit de comprendre des éléments du futur possible (ELISSALDE, 2000). C'est une approche théorique que nous avons exploré dès la troisième partie de ce travail avec l'analyse du niveau de vulnérabilité des espaces par le risque de désarticulation territoriale, puis, affiner la démarche à l'échelle d'un État (le Gabon) à travers les conséquences possibles des orientations politiques stratégiques au regard du postulat des principes et mécanismes de transversalité et de multiscalarité. Mais au-delà de l'exercice liée à la prospective, le sujet a également révélé l'indispensable prise en compte de l'interdisciplinarité, un rapport naturel en géographie nous dit Nicole MATHIEU (1992). Nous en avons fait l'aimable expérience à travers notre sujet.

Bien qu'étant géographe de formation, nous avons mené une étude proche des champs disciplinaires de la géopolitique et de la géostratégie des mers et des océans. Elle nous a révélé le caractère préjudiciable de l'enfermement disciplinaire dans la logique au progrès du « savoir penser l'espace ». La géographie doit s'en prévaloir en ce temps de « pensée globale » pour comprendre et expliquer les mutations ou les métamorphoses des sociétés à travers l'interdisciplinarité comme l'affirme Edgar MORIN (2014). Une réalité de l'interdisciplinarité qui va de pair avec le caractère multiscalaire des enjeux de la vulnérabilité maritime, de la complexité à les comprendre et à les expliquer pour enrichir les efforts par des solutions opérationnalisables. C'est sans complexe que nous avons dû faire appel à cette dimension de l'interdisciplinarité pour traiter de la problématique de la sécurisation maritime dans le golfe de Guinée. Ainsi, les champs disciplinaires de la sociologie politique, anthropologie maritime, histoire, sciences politiques, Droit, etc. ont flirté sans équivoque avec la réflexion originelle portant sur l'espace et son aménagement, les systèmes socio-politiques dans le jeu des acteurs et le caractère des conflits comme expression des enjeux et comme indicateur du besoin de changement et d'évolution des perceptions, pratiques et occupations de l'espace et ses activités.

Ainsi, s'il est clair que les géographes brillent par leur effacement sur la problématique de sécurité et sûreté maritimes, cette étude contribue à leur redonner une place de choix. Elle vient poser la question existentielle de l'intérêt et de l'apport de cette discipline pour le citoyen qui souhaite investir de façon théorique et pratique ces *« espaces bleus »* sans en maîtriser les dangers corolaires. Effectivement, la géographie est accusée à tort et à travers de son étrange silence sur l'essor de la problématique que nous venons de traiter. Pourtant, il semble qu'elle n'a jamais été aussi utile que maintenant pour la formation du citoyen à penser l'espace dans lequel nous vivons, mais aussi dans lequel nous souhaitons faire habiter nos idées et nos pratiques. Autrement dit, à y regarder de près, la nécessité d'une compréhension et d'une maîtrise des dangers de cette projection sur les mers et les océans partant du littoral n'exige-t-elle pas par sa nature même une science du « savoir penser l'espace » et ses interrelations ?

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

A

AGPAOC, 1984, *Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Document du Comité Technique et de la protection de l'environnement, 36 p.

AIRAULT P., BALLONG S., MEYER J.-M. et PAURON M., 2010, Les frontières de la discorde, in *Jeune Afrique*, n°2567, pp. 79-83.

AKOHOU D.R., 2008, *Exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les États côtiers du Golfe de Guinée*, Mémoire du Programme de Bourse de Recherche Nations-Unies – Fondation Nippone du Japon, 183 p.

ALIX Y., 2003, La desserte des pays enclavés : l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest, in *Note de synthèse de l'ISEMAR*, n°57, 4 p.

AMES P., 2010, Il faut améliorer la coopération face aux menaces grandissantes, in *Europolitique*, supplément n°3981, pp. 20-23.

ANDERSON D., 2009, Somali Piracy: historical context and political contingency, in *European Security Forum, Somalia and the pirates*, ESF Working Paper, n°33, pp. 1-9.

ANDRÉ P., PRUDENCIO E.-H., et SINGH B., 2002, Vulnérabilité de la zone côtière du Bénin à un rehaussement relatif du niveau marin : état de la question et préconisations, in *Annales de Géographie*, t. 111, n°623, pp. 25-40.

Anonyme, 2013, *Le programme « Gabon bleu » dans son mode opératoire*.

Anonyme, Skri lanka : *la fin des tigres tamouls, lien internet* : www.larousse.fr/encyclopedie/article/Sri_Lanka__la_fin_des_Tigres_tamouls/11018859

Anonyme, 2014, *L'industrie de la croisière face aux risques sécuritaires et sanitaires*, in le site : www.meretmarine.com du 09/10/2014.

ARA B., 2014, Sécurité maritime : vers l'élaboration d'une stratégie européenne, in *Note d'analyse du GRIP,* 15 p.

ARBOUR J.M. 2012, *Grosse tempête en mer de Chine : le vent de l'impérialisme chinois*, site : actualité-internationale.ca/tempete-en-mer-de-chine/ (29/06/2013).

Armateurs de France, 2008, *Prévention de la piraterie : militaires ou milices privées* ? site : www.meretmarine.com

ARON R., 1987, *Sur Clausewitz*, Bruxelles, Complexe, 189 p.

ASSEMBONI A.N., 2006, *Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, cas de cinq pays francophones*, Thèse de doctorat en droit de l'environnement, Université de Limoges, 577 p.

ATTENOUKON S.A., 2009, *L'Afrique, poubelle de l'occident ? La gestion des déchets dangereux*, Paris, L'Harmattan, 288 p.

AUDIGÉ M., 1995, *Les services maritimes en Afrique de l'Ouest. Tendances et problèmes*, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, document de travail SSATP n°16F, 32 p.

AUGÉ B., 2009, Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger, in *Hérodote*, n° 134, pp. 151-174.

AWOUMOU C.D.G., 2005, Le Golfe de Guinée face aux convoitises, in *Enjeux*, n° 22, pp. 15-20.

B

BACH D.C., 1998, *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Édition Karthala, 319 p.

BALANDIER G., 1960, Structures sociales traditionnelles et changements économiques, in *Cahiers d'études africaines*, Vol. 1, n°1, pp. 1-14 ;

BALDE H., 2005, *La coordination entre l'ONU et les organisations régionales africaines dans la gestion de la paix*, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 502 p.

BALTZER F. et LAFOND L.R., 1971, Marais maritimes tropicaux, in *Rev.Géo. phys. Géol. Dyn.*, vol. 13 ; Fasc.2, pp. 173-196.

BALZACQ T., 2003, Qu'est-ce que la sécurité nationale ? in *Revue internationale et stratégique*, n°52, pp. 33-50, DOI : 10.3917/ris.052.0033.

BANGOURA D., 1992, *Les armées africaines*, 1960-1990, Paris, CHEAM, 190 p.

Banque de France, *Rapport annuel de la Zone franc 2010*, site : www.banque-france.fr.

BASTID-BURDEAU G., 2003, Migrations clandestines et droit de la mer, Paris, Pedone, in *La mer et son droit : Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNEUDEC*, Paris, Pedone, 712 p., pp. 57-66.

BEDJAOUI M., 2003, Peuples en mer: une ère nouvelle de colonisation des espaces maritimes, in *La mer et son droit. Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNEUDEC*, Paris, Pedone, 712 p., pp. 67-77.

BELLON P., 1961, Marine marchande et pays en voie de développement économique, in *Revue économique*, Volume 12, n°4, pp. 596-644.

BERSTORFF A. et STAIRS K., 2000, *POPs in Africa. Hazardous waste trade 1980-2000, obselete pesticides stockpiles*, 111 p.

BERTAIL, 1981, *Étude des conditions météo-océanographiques : Golfe de Guinée - de l'ouest de Victoria au Sud de Kribi*. Report to Mobil and Total (technical assistance by SEGAZCAM).

BERTIN-MOUROT E., LELIEUR F. et TERROIR E., 2005, *Terrorisme et piraterie. Des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*, Paris, L'Harmattan, 167 p.

BESLIER S., 2010, Pêche et biodiversité marine : complémentarité ou concurrence au sein de l'ordre juridique international ? Le cas du thon rouge, in *Idées pour le débat*, n°9, 12 p., site : www.iddri.org

BIGNOUMBA G.-S., 1998, La pêche atlantique et les États de l'Afrique de l'Ouest : le cas du Gabon, in *Norois*, Tome 45, n°180, pp. 685-701.

BIT-IPEC, 2000, *Combattre le trafic des enfants à des fins d'exploitation de leur travail en Afrique de l'Ouest et du Centre*, rapport de synthèse basé sur les études du Bénin, du Burkina Faso, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Ghana, du Mali, du Nigéria et du Togo.

BLAKE H.G., 1987, World Maritime Boundary Delimitation: the State of Play, in BLAKE G.H. (éd.), *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, Londres et Sydney, Croom Helm, pp. 1-14.

BLIVI A., 1993, *Géomorphologique et dynamique actuelle du littoral du golfe du Bénin (Afrique de l'Ouest)*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne, Bordeaux, 458 p.

BMI-ICC, 2012, *Piracy increasing in West Africa, latest report shows*, 23 April 2012, site: www.icc-ccs.org.

BMI-OBC-MPHRP, 2013, *The Human Cost of Maritime Piracy 2012*, 39 p.

BODHUIN O., 2007, Le concept français de sauvegarde maritime: genèse et actualité, in *Bulletin d'Études de la Marine*, n°36, pp. 39-42.

BOISSON P., 1998, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, 669 p.

BORELLA F., 1964, Le régionalisme africain en 1964, in *Annuaire français de droit international*, volume 10, pp. 621-637.

BOULANGER P-M., 2004, Les indicateurs de développement durable : un défi scientifique, un enjeu démocratique, in *idées pour le débat – Institut du développement durable et des relations internationales, ex-Les séminaires de l'Iddri*, n°12, 24 p.

BOUTILLIER H., 2011, *La Norvège entre ouverture et sauvegarde identitaire. Quelle est la stratégie de la Norvège pour se développer et s'intégrer dans l'espace global, tout en conservant son identité ?* Mémoire de Master, Université de Nantes, IGARUN, 78 p.

BOYON J., 1963, Une idéologie africaine : le Nkrumaïsme, in *Revue française de science politique*, 13e année, n°1, pp. 66-67.

BRIGDEN K., LABUNSKA I., SANTILLO D. et JOHNSTON P., 2008, *Chimical contamination at e-waste recycling and disposal sites in Accra and Korforidua, Ghana*, 23 p.

BWELE C., 2009, *Flottes, formes et fonctions à l'ère asymétrique, mise en ligne le 10 juin 2009*, le lien internet : http://www.alliancegeostratégique.org/2009/06/10/flottes-formes-et-fonctions-a-lere-asymétrique/#comments.

C

CABANNE C., 1998, Les ports et les transports maritimes, in Alain MIOSSEC (dir.), *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Condé-sur-Noireau, Éditions CNED-SEDES, pp. 251-307.

CAZALET B., 2004, Les aires marines protégées à l'épreuve du sous-développement en Afrique de l'Ouest, in *Vertigo – La revue électronique en science de l'environnement* [En ligne], Volume 5, n°3 / décembre 2004, mis en ligne le 01 décembre.

CDH, 2001, *Délocalisation d'industries polluantes vers le Sud, Rapport de la 55e session de la CDH (E/CN.4/2001/55, date du 19 janvier 2001*, disponible en version anglaise uniquement, www2.ohchr.org/english/issues/environment/waste/annual.htm

CDH, 2002, *Exportation des produits chimiques et pharmaceutiques interdites, rapport spécial sur les déchets toxiques, présenté à la 58e session de la CDH, E/CN.4/2002/62*, date du 21 janvier 2002, disponible sur : www2.ohchr.org/englishLissues/environment/waste/annual.thm.

CESM, 2003, *Le terrorisme maritime*, Paris, 20 janvier, 53 p.

CESONI M.L., 1992, Les routes des drogues : explorations en Afrique subsaharienne, in *Tiers-Monde*, vol. 33, no131, pp. 645-671.

CHALIAND G., 1988, *Terrorisme et guérilla*, Bruxelles, Complexes, 177 p.

CHALIAND G., 1990, *Anthologie mondiale de la stratégie*, Paris, R. Laffont, 1495 p.

CHALK P., 1997, *Grey-Area Phenomena in Southeast Asia : Piracy, Drugs Trafficking and Political Terrorism*, Canberra, Strategic and Defense Studies Centre – Australian National University, 117 p.

CHARLES A.-T., 1992, Fisheries conflicts: a united framework, in *Marine Policy*, vol. 16, no 5, pp. 379-393.

CHAUMETTE P., 1999, Le contrôle des navires par les États riverains, in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, no35, pp. 55-72.

CHAUSSADE J. et CORLAY J.-P., 1990, *Atlas des pêches et des cultures maritimes*, Éditions Ouest-France – Le Marin, 259 p.

CHAUSSADE J., 1999, De la gestion intégrée au développement durable : point de vue, in *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, no2, pp. 151-157.

CHAUVEAU J.-P., 1986, Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaine à la côte occidentale depuis le XVe siècle, in *Cahiers d'études africaines*, Vol. 26, no101-102, pp. 173-235.

CHAUVEAU J.-P., 1991, Géographie historique des migrations de pêche dans la zone COPACE (fin XIXe siècle – années 1980), in *Migration des pécheurs en Afrique de l'Ouest*, Édité par Jan M. HAAKONSEN et M. Chimère DIAW, Programme DIPA, pp. 13-38.

CHE P., 1998, La marine chinoise du Xe au XVe siècle, in *L'Océan Indien au carrefour des mathématiques arabes, chinoises, européennes et indiennes*, Publications de l'IUFM de la Réunion, pp. 99-106.

CHEVALLIER J., 1994, Identité, organisation, institution, in Jacques CHEVALLIER (dir.) *L'identité politique*, Paris, PUF, 496 p., pp. 239-251.

CIA - *World Factbook Download 2011*, site: www.cia.gov.

CISSÉ Y., 2001, *Droit des espaces maritimes et enjeux africains*, Montréal, Collection Bleue, 308 p.

COCKROFT A.N., 1981, Routing in The English Channel, in *The journal of navigation*, no34, Vol. 3, pp. 392-413.

Code des pêches et de l'aquaculture en République Gabonaise, loi no 015/2005.

Commission des communautés européennes (COM 791), 2008, *Feuille de route pour la planification de l'espace maritime : élaboration de principes communs pour l'Union européenne*, Bruxelles, 14 p.

CORLAY J.-P., 2001, *Interactions fonctionnelles et spatiales en zone côtière : réflexions pour l'analyse et la gestion*, Rennes, ENSAR/Ifremer, pp. 69-86.

CORNU G., 2006, *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, 7ème édition, PUF, 970 p.

COUTAU-BÉGARIE H., 1999, *Traité de stratégie*, Paris, Économica, 998 p.

CRPM (rapport), 2008, *Analyse du Livre Bleu de la Commission européenne*, 9 p.

CSE-UEMOA-UICN, 2013, *Rapport de l'atelier régional de lancement de la Mission d'Observation du Littoral Ouest Africain*, Dakar du 18 au 19 avril 2013, 31 p.

D

D'ABOVILLE G., 2010, *Les enjeux des accords de pêche Union Européenne/pays africains. Avis et rapport du Conseil économique, social et environnemental*, 69 p.

DAHOU T., 2009, Gouverner la mer. États, pirates, in Marice-Chritine CORMIER (coord. avec), *Politique africaine*, n°116, pp. 5-22, Paris, Éd. Karthala.

DAMANAKI M., 2010, Après un bon départ, la politique maritime intégrée de l'UE tiendra-t-elle ses promesses ? in *Europolitique*, supplément au n°3981, pp. 26-27.

DAPPER O., 1668, *Description de l'Afrique*, Bibliothèque numérique Gallica : gallica.bnf.fr/ Bibliothèque nationale de France.

DAUDEL C., 2005, *Les termes de l'échange. Géographie, géopolitique et géostratégie*, site : www.stratisc.org

DEBRIE J., et STECK B., 2001, L'enclavement réévaluation théorique et application à l'espace ouest-africain, in *L'Espace géographique*, n°2001/1, pp. 26-36.

DEBLOCK C., 2006, Régionalisme, arrangement institutionnels hybrides et gouvernance économique à la carte, in *Cahiers de recherche CEIM*, n°06-01, p. 31.

De CACQUERAY M., 2011, *La planification des espaces maritime en France métropolitaine : un enjeu majeur pour la mise en œuvre de la Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale (UBO), Géographie, 554 p.

Décret N°62/PR/MEFPE du 10 janvier 1994 portant réglementation de la pêche en République gabonaise.

De FRANCE O. et WITNEY N., 2012, Étude comparative des Livres Blancs des 27 États membres de l'Union européenne : pour la définition d'un cadre européen, in *Études de l'IRSEM*, n°18, 87 p.

DEGBE C.G.E., 2009, *Géomorphologie et érosion côtière dans le golfe de Guinée*, Mémoire de Master 2 en Océanographie physique, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), 98 p.

DEJEANT-PONS M., 1987, Les conventions du programme des Nations unies pour l'environnement relatives aux mers régionales, in *Annuaire français de droit international*, Vol. 33, pp. 689-718.

DELAUNAY K., 2000, Vridi (Côte-d'Ivoire). Histoire d''une révélation, in Jean-Pierre CHAUVEAU, Eyolf JUL-LARSEN et Christian CHABOUD (dir.), *Les pêches piroguières en Afrique de l'Ouest. Pouvoirs, mobilités, marchés*, Éditions Karthala, CMI et IRD, pp. 87-123.

DELAUNAY K., 1989, Approche historique de l''extansion des pêcheurs ghanéens *Fante* et *Ewe* sur le littoral ivoirien, in *La recherche scientifique face à la pêche artisanale*, Symposium international ORSTOM-IFREMER, Montpellier France, 3-7 juillet, J-R. DURAND, J. LEMOALLE et J. WEBER, Paris, ORSTOM, 1991, Tome II, pp. 649-656.

DELAUNAY K., 1991, Les migrations de pêcheurs en Côte d'Ivoire, in Jan M. HAAKONSEN et M. Chimère DIAW (édit.), *Migration des pêcheurs en Afrique de l'Ouest,* Programme DIPA, pp. 169-176.

DELAVOËT D.A., 1995, *La piraterie maritime en Asie du Sud-Est et ses conséquences*, mémoire de Maîtrise en Relations internationales, Université Panthéon-Sorbonne, 158 p.

DEPRAZ S., 2008, *Géographie des espaces naturels protégés, genèse, principes et enjeux territoriaux*, Paris, Armand Collin, coll. « U » Géographie, 320 p.

DEPRAZ S., 2007, Campagnes et naturalité : la redéfinition d'un rapport à la nature dans les espaces ruraux des nouveaux Länder, in *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 38, n°3, pp. 135-152.

DEPRAZ S. et HERITIER S., 2009, *Des espaces naturels protégés : pour quoi faire ?* compte-rendu du café géographique du 25 février 2009, par Emmanuelle PEYVEL.

De SAULT O., 1990, Qu'est-ce qu'une marine ? in *Stratégique*, n°48.

DESCHAMPS M., 2008, *Analyse du risque*, in 2e colloque international sur la Sûreté maritime, Code ISPS : entre devoirs citoyens et obligations économiques, École Nationale de la Marine Marchande de Nantes, 18-19 septembre, pp. 38-47.

DESCLÈVES E., 2012, L'économie maritime ? in *La Revue Maritime*, n°494, pp. 118-121.

DEVISSE J., 1989, Les Africains, la mer et les historiens, in *Cahiers d'études africaines*, Vol. 29, n°115-116, pp. 397-418.

DHI Eau et Environnement, 2010, *Comportement hydro-sédimentaire de l'estuaire du Gabon*, Rapport d'étude, 180 p.

DIAMOND J., 2006, *Effondrement. Comment les sociétés décident de leur disparition ou de leur survie*, Paris, Gallimard, 873 p.

DIANGITUKWA F., 2010, *La thèse du complot contre l'Afrique : pourquoi l'Afrique ne se développe pas ?*, Paris, L'Harmattan, 318 p.

DOBÉ L. J. et SAKO N., 2008, Écotourisme, populations riveraines et gestion de l'environnement : le cas du Parc national des îles Éhotilé (PNIE), in Patrick POTTIER et Paul Anoh KOUASSI (dir.), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire. Éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, 325 p., pp. 237-248.

Document de travail de la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer, 2006, *Manuel de formation à l'établissement du tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins et à la formulation des demandes adressées à la Commission des limites du plateau continental*, Bureau des Affaires Juridiques, Nations Unies.

Document 2011, *Extension du port d'Owendo, Rapport phase 1 : Participation à l'étude d'impact environnemental-milieu physiqu*e, 40 p.

DOMENACH J.-L., 1998, *L'Asie en danger*, Paris, Fayard, 338 p.

DUCRUET C., 2008, Typologie mondiale des relations ville-port, in *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417, mise en ligne le 27 mars 2008, consulté le 25 septembre 2014.

DUJARDIN B., 2000, De la fortune de mer. Regard sur la sécurité maritime, in *La Revue Maritime*, n°457, IFM, 12 p.

DUJARDIN B. et FAYE F., 2005, Sûreté de la frontière maritime européenne et sauvegarde maritime, in *Bulletin d'étude de la Marine*, IFM, 7 p.

DUPAIN R., 2007, Comment contrer la créativité négative ?, Actes du 2e colloque international « Sûreté maritime », Nantes, 27-28 septembre 2007, pp.12-13.

DUPRÉ S. et GUY E., 2010, L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime : un produit des représentations d'acteurs ? in *Cahier de recherche de l'EMN,* n°74, 23 p.

DUSSOL B. et NITHART C., 2010, *Le cargo de la honte. L'effroyable odyssée du Probo Koala*, Paris, Stock, 254 p.

E

ECKSTEIN A., 2010, Concilier croissance économique et protection de l'environnement, in *Europolitique*, supplément n°3981, p. 4.

EUDELINE H., 2009, Terrorisme et piraterie d'aujourd'hui, in *EchoGéo* [En ligne], numéro 10/2009, mise en ligne le 16 septembre 2009. URL : http://echogeo.revue.org/11405.

ELISSALDE B., 2000, Géographie, temps et changement spatial, in *L'Espace géographique*, Tome 29, n°3, pp. 224-236.

ELLA ONDO T., 2004, *Les estuaires du Cameroun et du Gabon : étude de géographie portuaire dans la logique du développement durable*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 753 p.

ETEME M.-J., 2012, *Aspects juridiques des contrats pétroliers d'exploration et d'exploitation en mer : approches comparées*, Thèse de doctorat en droit économique, Université de Nantes, 488 p.

F

FANOU I., Les trafiquants de migrants toujours à l'œuvre, lien internet : Inter Press Service News Agency, http://ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=5562 (23/11/2010).

FAO, 2008, *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture*, 216 p.
FAO, 2007, *Profil de la pêche par pays*, 33 p.
FAO, 1989, *Spécifications types du marquage et de l'identification des bateaux de pêche*, Rome, 16 p.
FATTAL P., 2008a, *Pollutions des côtes par les hydrocarbures*, Rennes, PUR, 395 p.
FATTAL P., 2008b, Pollution des côtes par les hydrocarbures, in *Cahiers nantais*, n° 2, pp. 37-52.
FATTAL P., 2008c, Pollutions pétrolières accidentelles : facteurs amplificateurs et réducteurs des risques, in *Cahiers nantais*, n°1, pp. 265-275.
FATTAL P., 2006, *Sensibilité et vulnérabilité des côtes aux pollutions par hydrocarbures*, HDR, Université de Nantes, 480 p.
FAURE F. E., 2000, *L'Afrique occidentale et le commerce maritime : contribution à l'étude de la conteneurisation des échanges maritimes et du développement du multimondialisme*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 306 p.
FAYE F. et DUJARDIN B., 2005, Sûreté de la frontière maritime européenne et sauvegarde maritime, in *Bulletin d'étude de la Marine*.
FIDH, 2008, *Commission Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples*, 43e session, 23 mai 2008, « Intervention sur les migrations en Afrique », p. 1. Disponible sur le site : www.fidh.org/IMG/article_PDF/article_a5533.pdf
FOLQUET L., 2013, La réglementation de l'UEMOA en matière de transport maritime, in *RAMATRANS*, n°13, pp. 18-25.
FOUDA G., 2004, Les mécanismes juridiques d'intégration régionale en Afrique noire : une application originale du modèle européen, in Pascal KAUFFMANN et Bernard YVARS (dir.), *Intégration européenne et régionalisme dans les pays en voie de développement*, Paris, L'Harmattan, pp. 29-58.
FRÉCON É., 2002, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est*, Paris, Édition L'Harmattan, 277 p.
FRÉCON É., 2007, *La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide*, Thèse de doctorat en Science politique, École doctorale de Sciences politiques, Paris, 598 p.
FRÉCON É., 2009, Le retour des pirates. La piraterie maritime au large de l'Indonésie et de la Somalie, sur le lien : www.laviedesidées.fr/Le-retour-des-pirates.html (4/09/2009).

G

GABCHE C.E., FONLACK J. et YONGBI G.C., 1998, Tar Ball Levels on some Beaches in Cameroun, in *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 36, n° 7, pp. 535-539.
GEISTDOERFER A., 2007, L'anthropologie maritime: un domaine en évolution : hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale, in *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, pp. 23-38.
GEORGE P. (dir.), 1970, *Dictionnaire de la Géographie*, Paris, PUF, 448 p.
GEORGE P. et VERGER F., 2006, *Dictionnaire de la Géographie*, 9ième édition, PUF.

GIRESSE P. et KOUYOUMONTZAKIS G., 1973, Cartographie sédimentologique des plateaux continentaux du Sud du Gabon, du Congo, du Cabinda et du Zaïre, in *Cahiers O.R.S.T.O.M.*, série Géologie, vol. 5, n°2, pp. 235-257.

GIRIN M., 2004, *Poids comparés des marées noires et des rejets opérationnels*. Conférence donnée aux 10e journées d'information du CEDRE, octobre, Powerpoint, 16 p.

GNANGUENON A, 2010, *Le rôle des Communautés économiques régionales dans la mise en œuvre de l'Architecture africaine de paix et de sécurité*, Document de la Délégation aux Affaires Stratégiques (DAS), 54 p.

GONIDEC P.-F., 1987, *Les organisations internationales africaines : étude comparative*, Paris, L'Harmattan, 303 p.

GOURMELON F. et ROBIN M. (dir.), 2005, *SIG Et Littoral*, Paris, Hermes science, 328 p.

GOSSE P., 1952, *Histoire de la piraterie*, Paris, Éditions Payot, 383 p.

GRAWITZ M., 2001, *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 4e édition, 1019 p.

GREINIER E. et Du PENHOAT Y., 2001, Upwelling équatorial, in *Lettre trimestrielle de MERCATOR*, n°3, 21 p.

GROIZELEAU V., 2010, *« Les enseignements du naufrage Costa Concordia par la CLIA et le ECC»*, site www.meretmarine, lien direct : www.meretmarineMM_161112-1.pdf (consulté le 17/10/2014).

GROSDIDIER de MATONS J., 1999, *Droit, économie et finances portuaires*, Paris, Presse de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 1094 p.

GROUSSET R., 1942, *Histoire de la Chine*, Document produit en version numérique par Pierre PALPANT, Club des Libraires de France, Édition originale 1942, 344 p.

GUELLEC J. et LOROT P. (dir.), 2006, *Planète Océane. L'essentiel de la Mer*, Paris, Choiseul, 524 p.

GUIAVARCH C., 2007, *Modélisation haute-résolution des courants dans le Golfe de Guinée : Étude des oscillations bimensuelles*, Thèse de doctorat en Océanographie physique, Université de Bretagne Occidentale (UBO), 120 p.

GUICHERD C., 2012, L'investissement de l'UE dans la sécurité collective en Afrique centrale : un pari risqué, in *Occasional paper ISS*, UE, n°95, 60 p.

GUILLAUME J., 2010, La Norvège : quand la mer impose ses marques au continent, in *Diplomatie, Hors-série*, n°13, pp. 24-30.

GUILLAUME J., 2012, Les mutations récentes de la gouvernance des ports français sous la pression des contraintes internationales, in *L'Espace politique* [En ligne], 16 / 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012, consulté le 03 octobre 2014.

GUILLAUME J., 2014, Traces et marques des routes maritimes, in Alain MIOSSEC (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Rennes, PUR, 496 p., pp. 179-203.

H

HARDING A., PÁLSSON G. et RABALLAND G., 2007, *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Les défis à relever*, Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Document de travail SSATP, n°84F, 39 p.

HARMELIN J.-G., 1993, Invitation sous l'écume. Faune marine de Port-Cros, in *Cahier de découverte*, n°10, Parc national de Port-Cros, Hyères, pp. 1-83.

HEISBOURG F., 2001, *Hyperterrorisme : la nouvelle guerre*, Paris, Odile Jacob, 270 p.

HISARD P., 1983, Deux précurseurs de l'étude du golfe de Guinée au XIX^e^ siècle : Charles-Philipe de Kerhallet et de John Young Buchanan, in *Océanographie tropicale*, Vol. 2, n°18, pp. 95-101.

I

IBE A.C., FONLACK J., MBOME L.I., BOKWE A., et TANGANG A., 1999, *Cameroon Coastal Profile. Ministry of the Environment, Large marine Ecosystem Project for the Gulf of Guinea*. MINEF-C/UNIDO/UNDP-GEF.ISBN 2-910526-29-1, 102 p.

ICC-IMB Piracy and Armed Robbery against Ships – annual report – *(de 1991 à 2013)*, London: ICC-CCS.

INDJELE ADOUBOUA L.-G., 2006, *Les aides à la navigation maritime au Gabon*, Mémoire de DESS, Activités littorales et maritimes, Université Omar BONGO de Libreville, 125 p.

International Energy Annual 2006, site : www.rfflibray.wordpress.com.

IPIECA, *L'impact biologique de la pollution par les hydrocarbures : cas des mangroves*, lien internet :www.ipieca.org/activities/oilspill/downloads/publications/reports/french/Vol4_Mangroves.pdf.

ISSA M. et DOSSOU F., 2007, *Étude pour la proposition d'une réglementation portant création d'aires marines protégées au Bénin*, Rapport d'étude, 39 p.

ITOPF, 1995, *A preliminary assessment of the risk of oil spills and the state of preparedness in 13 UNEP regional seas areas*.

J

JAGLIN S. et STECK B., 2007, Introduction Géopolitique et réseaux 1, in *Flux*, n°70, octobre-décembre 2007, 104 p., pp. 4-7.

JINKS B., 2002, IMB calls for armed escort, no-go zones for tankers, in *Business Times*.

K

KAANA T.F.N., MERCIER G., TONYE E. et ONANA V., 2004, *Détection des nappes d'hydrocarbures par morphologie mathématique: application à l'imagerie RSO au large du littoral camerounais*, X^{e} Journée scientifiques du Réseau Télédétection de l'AUF, 24-29 mai.

KANE K.A., 2011, *Les aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaires au Sénégal*, Thèse de doctorat en Droit maritime, Université de Nantes, 892 p.

KABLAN AMON G.A., 2009, *La sécurité maritime dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Thèse de doctorat en Droit public, Université de Lille 2, 405 p.

KAMGA M.K., 2006, *Délimitation maritime sur la côte atlantique africaine*, Bruxelles, Bruylant, 317 p.

KAMTO M., 1996, *Droit de l'environnement en Afrique*, Vanves, Edicef, 416 p.

KLAOUSEN P., 2013, L'Europe de la défense en panne de volonté politique – ou comment la force advint à l'Union sans que l'Europe devienne puissance, in Frédéric DESSBERG, Christian MALIS et Isabelle DAVION (co-dir.), *Les Européens et la Guerre*, éd. Publications de la Sorbonne, Coll. Guerre et Paix, Paris, pp. 355-371.

KLOFF S. et WICKS C., 2004, *Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, Document UICN-CEESP, 18 p.

KOUROUMA A., 2006, *Les soleils des indépendances*, Éditions Seuil, 204 p.

KOUMBA MABERT B.D., 2010, *Gestion des zones côtières au Gabon : étude d'appui à l'aménagement des parcs littoraux*, Thèse de doctorat en Géographie, Université de Nantes, 358 p.

KRAIDY A., 2010, Le prix de la vie, in *Fraternité matin*, n^{o}13668.

L

LABRECQUE G., 2004, *Les frontières maritimes internationales : Géopolitique de la délimitation en mer*, Paris, L'Harmattan, 531 p.

LAGDAMI K., 2012, *Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes en mer Méditerranée*, Thèse de doctorat en Droit international public (droit de la mer), Université de Nantes, 524 p.

LASLAZ L. (dir.), DEPRAZ S., GUYOT S., et HERITIER S., 2012, *Atlas mondial des espaces protégés. Les sociétés face à la nature*, 96 p.

LANGUMBA KEILI F., 2010, Tableau de bord : achats, ventes et trafics d'armes en Afrique de l'Ouest, in *Diplomatie*, Hors-série 12, p. 66.

LANGUMBA KEILI F., 2008, *Le problème des transferts d'armes légères et de petit calibre en Afrique de l'Ouest, Actes forum du désarmement : la dynamique complexe des armes légères en Afrique de l'Ouest*, 11 p.

LASMOLES O., 2004, Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes, in *La revue Mare Liberum*, n^{o}1, pp. 21-24.

LASSAGNE M., 2004, *Management des risques, stratégies d'entreprises et réglementation : le cas de l'industrie maritime*, Thèse de doctorat, École Normale Supérieure d'Arts et métiers, Centre de Paris.

LASSEUR M. et THIBAULT C., 2000, *La géographie culturelle, Joël BONNEMAISON*, Paris, Éditions du C.T.H.S., 152 p.

LAVIEILLE J.-M., 1998, *Droit international de l'environnement*, Paris, Ellipses, 191 p.

LCHF, 1985, *Étude des accès du Port de Douala : étude hydro sédimentaire synthèse des données existantes comparaison avec d'autres estuaires*, Laboratoire Central d'Hydraulique de France, O.N.P.C., 52 p.

LEFEBVRE C., 2010, Protection et préservation du milieu marin : les apports des Conventions Régionales sur les mers aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, in *Vertigo – la revue électronique en science de l'environnement* [En ligne], Hors-série 8 / octobre 2010, mise en ligne le 01 octobre 2010.

LEFEBVRE C., 2005, *Aire marine protégées, les enseignements du premiers congrès mondial pour la stratégie nationale*, Comité français UICN, 15 p.

Le GENTIL E., 2009, *Pollution par les hydrocarbures en Manche et golfe de Gascogne. Risques et prévention entre 1960 et 2004*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale (UBO), 307 p.

Le GENTIL E., 2006, Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la convention Marpol 73/78 (annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne, in *Norois*, n°198, pp. 49-62.

Le GUYADER D., 2012, *Modélisation des activités humaines en mer côtière*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Bretagne Occidentale (UBO), 309 p.

LEMASSON L. et REBERT J.P., 1973, Les courants marins dans le golfe ivoirien, in *Cahiers ORSTOM*, série Océanogr., XI, 1, pp. 67-95.

LE PENSEC L. et PINON H., 2007, *Analyse stratégique : Âge et durée de vie des navires*, Étude stratégique, 31 mars, 35 p.

Le TIXERANT M., 2004, *Dynamique Des Activités Humaines en Mer Côtière. Application à la Mer d'Iroise*. EDSM (IUEM-UBO).

LEVACHER D., SANCHEZ M., DUAN Z., LE GUERN C., 2008, *Propriétés physique et hydrauliques de sédiments marins en vue de réutilisation en remblais*, Actes des X^{èmes} Journées Nationales Génie Côtier-Génie Civil, 14-16 octobre, Sophia Antipolis, pp. 761-774.

Livre Bleu pour une politique maritime intégrée (PMI), COM (2007)574.

LOMBARD J., NINOT O., et STECK B., 2014, Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en question, in Alia GANA et Yann RICHARD (dir.), *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local*, Paris, IRMC-Karthala, 272 p., pp. 253-272.

LOROT P., 2009, De la géopolitique à la géoéconomie, in *Géoéconomie*, n°50, pp. 9-19.

LOUCHET A., 2009, *La planète océane : Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin, 559 p.

LOUCHET A., 2013, *Les océans: Bilan et perspectives*, Paris, Armand Colin, 142 p.

LU R., 1989, *West Africa: the industrial world's dumping grounds*, 11 Harvard Intl Rev 57-59.

LUTTWAK E., 1995, *Le rêve américain en danger*, Paris, Odile Jacob, 480 p.

LUNTUMBUE M., 2011, Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, in *Note d'Analyse du GRIP*, 12 p.

LUNTUMBUE M, 2012, Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? in *Note d'Analyse du GRIP*, 13 p.

LUNTUMBUE M., 2014, Sécurité et sûreté maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives, in *Note d'Analyse du GRIP*, n°7, 20 p.

M

MADOUNGOU NDJEUNDA G.M., 2009, *Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine (COA)*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Nantes, 514 p.

MAGNINY V., 1999, *Les réfugiés de l'environnement. Hypothèse juridique à propos d'une menace écologique*, Thèse de doctorat en Droit, Université de Paris I, Panthéon Sorbonne, 645 p.

MAKIELA MAGAMBOU G., 2007, *La logistique portuaire au Gabon. Contribution à une géographie des transports de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paul Valery – Montpellier III, 538 p.

MARCADON J., 1988, *L'avant-pays des ports français*, Paris, Masson, 208 p.

MARCHAND H. et LALO B., 2005, Espaces insulaires et parcs marins : entre contraintes et opportunités, in N. BERNADIE et F. TAGLIONI (dir.), *Les dynamiques contemporaines des petits espaces insulaires, de l'île-relais aux réseaux insulaires*, Paris, Karthala, 443 p., pp. 333-352.

MAREÏ N., 2013, *Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Nantes, 412 p.

MARTIN L., 1974, Le Trou-sans-fond, canyon sous-marin de la Côte d'Ivoire, in *Cahiers ORSTOM*, série Géologie, vol. VI, pp. 67-76.

MATHIEU N., 1992, Géographie et interdisciplinarité : rapport naturel ou rapport interdit ? in *Sciences de la nature, sciences de la société : Les passeurs de frontières* [En ligne]. Paris : CNRS Éditions, généré le 20 octobre 2014. Disponible sur Internet : http://books.openedition.org/editionscnrs/4175.

MAURY F., 2008, Les ports africains manquent de liquidités, in *Jeune Afrique*, n°2501 des 14-20 décembre 2008, pp. 77-79.

M´BOKOLO E., 1999, Des savanes du Cameroun au haut Nil, in B.A. OGOT (dir.), *Histoire générale de l'Afrique*, volume V, Paris, Éditions UNESCO, pp. 603-637.

MELQUIOT P. 2003, *1001 mots et abréviations de l'Environnement et du Développement Durable*, Lyon, Éditions Reconsult, 192 p.

MÉNARD C., 2009, *Rapport d'information sur la piraterie*, déposé à l'Assemblée Nationale le 13 mai 2009, 125 p.

MENEFEE S.P., 1997, Violence at sea: maritime crime and crise of piracy, in *Jane's defence*, pp. 98-103.

MIGNIOT C., 1983, Les matières en suspension dans les estuaires, in *Bulletin internationale de Géologie de l'ingénieur*, n°28, pp. 61-75.

MIGNIOT C. et BROSSARD C., 1990, *Port d'Owendo : diagnostic des causes de l'envasement et proposition pour l'organisation des dragages d'entretien*, Rapport de mission, 54 p.

MILIAN J. et RODARY E., 2008, Les parcs nationaux dans le monde – Un apperçu cartographique, in S. HERITIER et L. LASLAZ. (dir.), *Les Parcs Nationaux dans le monde – Portection, gestion et développement durable*, Ellipses, coll. Carrefours, pp. 34-44.

MIMCHE H., YAMBÉNÉ H. et ZOA ZOA Y., 2005, *La féminisation des migrations clandestines en Afrique noire. Actes du colloque « Mobilités au féminin »*, Tanger, 15-19 novembre, 22 p.

MIOSSEC A. (dir.), 1998, *Géographie humaine des littoraux maritimes*, Condé-sur-Noireau, Éditions CNED-SEDES, 471 p.

MISSER F., 1998, Toxic waste: Africa, the industrial world's dumping ground ?, in *African Business*, pp. 10-11.

MOLGA P., 2010, L'extinction du thon rouge remise en cause par des scientifiques, in *Les Échos*, le 01/03/2010.

MOLLER T.H., MOMMOY F.C., THOMAS H.M., 2003, *Oil Spill Risk and the State of Preparedness in the Regional Seas, Rapport technique, International Oil Spill Conference*, ITOPF, 9 p.

MORAND-DEVILLER J., 2002, *Le droit de l'environnement*, Paris, PUF, coll. Que s'ais-je? 2e éd., 127 p.

MORIN E., 2014, *L'émergence d'un cinquième paradigme : la complexité du global*. Intervention au colloque « Penser Global. Mutations ou métamorphose des sociétés ? », Nantes, 29 et 30 septembre 2014.

MORRIS M., 1987, *Expansion of Third World Navies*, New York, St-Martin Press.

MOUNGANGA M.-D., 2008, Alerte à la pollution sur les plages de Mayumba, in *Bulletin du CNDIO*, n°6-7, p. 12.

MOUNGANGA M.-D., 2010, *Érosion côtière et risques littoraux face aux changements climatiques : essai d'analyses comparatives des indicateurs de vulnérabilité à Libreville (Gabon) et Pointe-Noire (Congo)*, Actes du 14è colloque international de l'IEPF et le SIFÉE « Changements climatiques et Évaluation environnementale : enjeux et outils pour l'évaluation des impacts et l'élaboration des plans d'adaptation », du 26 au 29 mai 2009, Niamey (Niger).

N

NAHON L., 1999, *Le transport maritime de déchets dangereux*, Mémoire de DESS en Droit maritime et des Transports, Centre de Droit maritime et des Transports (CDMT), Université d'Aix-en-Provence, 171 p.

NAKOUMA S., 2011, *Dynamique paysagère et de biodiversité des aires protégées du littoral ivoirien : exemple des parcs nationaux du Banco et des îles Ehotilé (sud-est de la Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat, Géographie, Université de Paris 7.

NDENDE M., 2006, Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le golfe de Guinée (Problématique nationales et régionales), in *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, n°4, pp. 27-42.

NDJIMBI F., *Gabon bleu : des couacs dès le berceau*, site internet : www.gabonreview.com. Consulté le 27/08/2014.

NDOMBET W., 1989, *Histoire des Ajumba du Gabon, du XV^e siècle à 1972*, Thèse de 3^e cycle, Université de Paris I.

NDOUTOUME NGOME J., 2007, *Les aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation du pétrole dans les pays du Golfe de Guinée*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Nantes, 508 p.

N'GODI E., 2010, État des lieux de la piraterie maritime au Congo Brazzaville : pistes de réflexion, in J.V. NTUDA EBODE (coord.), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale*, CREPS, Friedrich Ebert Stiftung, pp. 27-36.

NGO MBOGBA P., 2005, *La protection de l'environnement marin en Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja*, Yaoundé, Éditions Presses de l'UCAC, 197 p.

N'GOUYA M., 2009, La criminalité en mer, in *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS)*, n°1, pp. 37-43.

N'GUESSAN N'GUESSAN, 2003, *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne*, Document d'analyse SSATP, n°3F, 52 p.

NICOLAS M., 2014, *La directive 1999/32 et la convention de Marpol 73/78*, site : www.unige.ch/ceje (3/02/2014).

NTUDA EBODE J.V. (coord.), 2010, *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique Centrale*, CREPS, Friedrich Ebert Stiftung, 240 p.

NYINGUEMA C., 2010, Les migrations clandestines entre l'Afrique de l'Ouest de l'Afrique Centrale : mutations, motivations et reconfigurations des pays de transit, in *Diplomatie*, Hors série, n° 13, pp. 36-38.

O

OCDE, 2003, *La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques*, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, 69 p.

OGD, 1998, *Les drogues en Afrique subsaharienne*, Kathala et UNESCO, 327 p.

ONDO NGUEMA R., 1981, *Le Gabon et la mer : l'enjeu maritime d'un État africain côtier*, Thèse de doctorat en droit, Université de Bordeaux I, 368 p.

ONUDC, 2008, *Le trafic de drogue comme menace à la sécurité en Afrique de l'Ouest*, 62 p.

ONUDC, 2011, *Programme régional pour l'Afrique de l'Ouest 2010-2014*, New York, 172 p.

ODIER F., 1979, Le Code de conduite des Conférences maritimes, in *Annuaire français de droit international*, volume 25, pp. 686-692.

ODIER F., 2004, Conférence sur la sûreté maritime, 31 mars 2004.

OGOULAT A.-D., 2000, La Commission du Golfe de Guinée. Instrument du renouveau maritime sous-régionale ? in *Stratégique*, n°80, vol. 4, pp. 111-124.

OGOULAT A.-D., 2005, La morphologie territoriale des États africains riverains de l'Atlantique Centre-Est : esquisse géo-politique, in *Revue gabonaise de Géographie*, n°1, pp. 109-134.

OGOULAT A.-D., 2006, Afrique Centrale et Golfe de Guinée : Géopolitique des termes de l'échange entre deux régionymes sous-contentieux, in *Enjeux*, n°26, pp. 7-11.

OGOULAT A.-D., 1998a, *Géographie politique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (du Sénégal à l'Angola)*, Thèse de doctorat en géographie, Université d'Angers, 655 p.

OGOULAT A.-D., 1998b, Les États de la façade atlantique de l'Afrique et la mer aujourd'hui, quelques aspects géopolitiques et géostratégiques, in *Norois*, t. 45, n°180, pp. 587-607.

OMI-OIT, 2003, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*, Genève, MESSHP/2003/14, 28 p.

ORTOLLAND D., 2008, *Atlas géopolitique des espaces maritimes*, Paris, Technip, 277 p.

OTSA'A NGUEMA D., 2007, *Espace maritime et sécurité au Gabon*, mémoire de Maîtrise en géographie, Université Omar Bongo de Libreville, 87 p.

OTSA'A NGUEMA D., 2008, *Les pays du Golfe de Guinée et la problématique de la sécurité et la sûreté des espaces maritimes*, Mémoire de Master II en Géographie, Université de Nantes, 88 p.

OTSA'A NGUEMA D., 2009, *Analyse géographique de l'état des lieux et des nouvelles stratégies de lutte contre la piraterie maritime : le cas du golfe de Guinée*, séminaire international « La maîtrise des Activités Maritimes et des Transports dans un Monde en Mutation », Nantes du 16 au 27 novembre 2009.

OTSA'A NGUEMA D., 2010, *Évaluation des aspects de la sécurité et de la sûreté au Port Autonome d'Abidjan (PAA)*, rapport de stage, 18 p.

OWONA ALIMA K.M., 2008, *La prolifération et la circulation illicite des armes légères et de petits calibres en Afrique Centrale : étude du phénomène et analyse critique des mécanismes de contrôle de ces armes*, Master en Stratégie, défense, sécurité et gestion des conflits et catastrophes, Université de Yaoundé II, 69 p.

ÖZDEN M. et SIMON F., 2009, Les transferts transfrontalières de déchets toxiques et leur impact sur les droits humains, in *Cahier critique*, n°4, série : droit à l'environnement sain, pp. 1-26.

P

PAPON P., 1996, *Le sixième continent, géopolitique des océans*, Paris, Odile Jacobe, 336 p.

PARAUT B., 2009, *Le pétrole au Nigéria : un instrument au service de quel développement ?*, Paris, L'Harmattan, 290 p.

PEANO D., 2003, *Sûreté et sécurité maritime : de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre*, Mémoire de DESS en droit maritime et des transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, 110 p.

PEILLEX J.-P. et SAGE Y.-L., 2005, Transport et traitement des déchets toxiques : aperçu de la réglementation internationale en vigueur et principales institutions concernées, in *Revue Juridique Polynésienne*, Hors série, pp. 69-106.

PÉRON F. et RIEUCAU J. (dir.), 1996, *La maritimité aujourd'hui*, Paris, Éditions l'Harmattan, 336 p.

PEULVAST J.-P., 1985, *Relief, érosion différentielle et morphogenèse dans un bourrelet montagneux de Haute latitude : Lofoten-Vesterålen et Sogn-Jotun (Norvège)*, Thèse d'État, Lettres, Paris I, 1642 p.

PEYREFITTE A., 1973, *Quand la Chine s'éveillera…le monde tremblera*, Paris, Fayard, 475 p.

PNLDAH, 2004, *Milieu marin et côtier, Section A : stratégie*, Document de travail, 226 p.

POTTIER P. (coord.), 2009, *Évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux. Approche et méthode*, DREAL des Pays de la Loire, 88 p.

POTTIER P. (coord.), CHADENAS C., CHOBLET C., POUILLAUDE A., STRUILLOU J.-F. et TROUILLET B., 2007, *La capacité d'accueil et de développement des communes littorales, synthèse bibliographique*, PUCA – Ministère des Transports, de l'Équipement, du tourisme et de la Mer, DRE des Pays de le Loire, 77 p.

PONTAUT J.-M., L'opération Gibraltar d'Al-Quaeda, in *L'Express*, 11/06/2002.

PRÉZELIN B., 2004, *Flotte de Combat*, Éditions Maritimes, 1200 p.

PRÉZELIN B., 2013, *L'impressionnante montée en puissance de la marine chinoise*, site : www.meretmarine.com, consulté le 07/03/2013.

Projet Fish/2003/02, 2005, *Évaluation ex-post du protocole d'accord de pêche entre le Gabon et la Communauté européenne, et analyse du futur protocole sur la durabilité, incluant une évaluation ex-ante*, 122 p.

Projet Africa Pilot, 1982, *Volume I : Comprising Arquipelago da Madeira, Islas Canarias, Arquipelago de Cabo Verde, and the West Coast of Africa from Cabo Espartel to Bakasi Peninsula*, Admiralty Charts and Publications, 13th edition, British Hydrographic Department; Taunton, Somerset, 364 p.

R

RAFFESTIN C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, LITEC, 249 p.

Rapport du secrétariat de la CNUCED, 2003, *Réformes et place du secteur privé dans les ports africains*, 31 p.

Rapport de *International Energy Annual 2006,* site : www.rfflibray.wordpress.com.

Rapport d'étude du projet *Stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant la synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la CEDEAO*, octobre 2008, 147 p.

Rapport final par la CEDED-ONG, 2007, *Projet d'établissement et de gestion des aires marines protégées au Bénin*, Projet pilote des 16 pays du Grant Écosystème du Courant de Guinée, contrat n°GR/RAF/04/004/11-B2, 182 p.

Rapport final Envi-Rep Cameroun, *Projet GP/RAF/04, 2011, Mise en œuvre de la GIZC pour la région de Kribi-Campo au Cameroun,* 221 p.

Rapport Afrique de *Crisis Group*, 2011, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité (I) : l'Afrique centrale*, n°181, 7 novembre 2011, 45 p.

Rapport de Réunion d'Experts sur la *Rationalisation des CER*, Ghana, Accra du 27-28 octobre 2005 pour les régions d'Afrique du Centre, du Nord et de l'Ouest.

Rapport sur *la conférence européenne des ministres des transports* – Conseil des ministres, « Sécurité dans les transports et terrorisme : note sur les mesures prises et les enjeux politiques », Union européenne, Bruxelles, 2/5/2002.

Rapport de la *Commission d'Enquête Technique sur les causes du naufrage du Joola*, Dakar, novembre 2002, 98 p.

Rapport d'Étude sur *la stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la Commission du Golfe de Guinée et la CEDEAO*, document du Groupe d'Étude M19-08, 147 p.

Rapport sur le *Compte rendu de la mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde côte en Afrique de l'Ouest et du Centre*, 8-30 janvier 2006. Site de l'OMAOC : www.mowca.org.

Rapport de *mission N°059/PR/CNPN/SP/PNM sur la pêche illégale dans le cadre du projet conjointement mené entre le WCS, le WWF et les autorités gabonaises de la DGPA et de la gestion du Parc National de Mayumba*, 27 novembre 2005.

Rapport de *mission N°060/PR/CNPN/SP/PNM sur la pêche illégale dans le cadre du projet conjointement mené entre le WCS, le WWF et les autorités gabonaises de la DGPA et de la gestion du Parc National de Mayumba*, 27 décembre 2005.

Rapport de la *55e session de la CDH (E/CN.4/2001/55)*, 19 janvier 2001, respectivement, au paragraphe 93 et paragraphe 33. Disponible par la page anglaise uniquement sur le site : www2.ohchr.org/english/issues/environment/waste/annual.htm.

Rapport spécial sur *les déchets toxiques*, présenté à la 58e session de la CDH, E/CN.4/2002/62, 21 janvier 2002, disponible sur : www2.ohchr.org/englishLissues/environment/waste/annual.thm.

Rapport de la 8e conférence des Parties à la Convention de Bâle, UNEP/CHW.8/16, date du 5 janvier 2007, §§ 47 à 96. Disponible sur : www.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16f.pdf.

Rapport *The Human Cost of Maritime Piracy 2012*, 2013, BMI, *Oceans Beyond Piracy, Maritime Piracy Humanitarian Response Prohramme*, 39 p.

Rapport du Conseil de Sécurité des Nations Unies, Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, 7-24 novembre 2011, S/2012/45, 22 p., site : www.un.org.

Rapport *The International Crime Threat Assessment*, publié par The Environment and Natural Ressources, Division du Département de Justice des Etats-Unis en 2000. Les chiffres mentionnés sur ce rapport figurent dans le rapport du PNUE ''New Initiative To Combat Growing Global Menace of Environment Crime'', daté du 2 juin 2003, disponible sur : www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=321&ArticleID=4017.

RAUFER X. (dir.), 1998, *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces*, Paris, PUF, 266 p.

RÉGAT-BOIREAU A., 2007, Sauvegarde maritime : la gestion d'un concept, in *Bulletin d'Études de la Marine*, n°36, pp. 35-37.

Région Bretagne, 2007, *La charte des espaces côtiers bretons*, 50 p, disponible sur le site : www.anel.asso.fr.

RIEUCAU J., 2001, Biodiversité et écotourisme dans les pays du centre du golfe de Guinée. Prétourisme dans une unité géopolitique instable, in *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 216 / octobre-décembre 2001, mis en ligne le 13 février 2008.

ROELANTS Du VIVIER F., 1988, *Les vaisseaux du poison. La route des déchets toxiques*, Édition Sang de la Terre, 144 p.

ROPIVIA M.-L., 2003, Les forces de sécurité gabonaises et l'enjeu maritime en Afrique centre-atlantique : pour une reconversion des doctrines stratégique et opérationnelle, in *Ibogha*, n°7, pp. 7-24.

ROPIVIA M.-L., 1998, Institution en déliquescentes et espace éclaté : quelle intégration régionale en Afrique centrale ? in Daniel C. BACH (dir.), *Régionalisation, mondialisation et fragmentation en Afrique subsaharienne*, Paris, Édition Karthala, pp. 175-197.

ROSIÈRE S., 2003, *Géographie politique et géopolitique : une grammaire de l'espace politique*, Paris, Ellipses, 320 p.

ROSSI G., 2003, *L'ingérence écologique : environnement et développement rural du Nord au Sud : essai*, Paris, éd. CNRS, 248 p.

ROSSIGNOL R., 2013, La diplomatie chinoise au miroir des opérations anti-piraterie dans le golfe d'Aden, in Amandine GNANGUÊNON (dir.), *Études de l'IRSEM*, n°24, pp. 43-49.

RUFIN J.-C., 1992, *L'Empire et les nouveaux barbares*, Paris, Lattès, 255 p.

S

SAKO N., 2011, *Dynamique paysagère et de biodiversité des aires protégées du littoral ivoirien : exemple des parcs nationaux du Banco et des îles Ehotilé (sud-est de la Côte d'Ivoire)*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris Diderot, 290 p.

SANCHEZ M. et DELANOË Y., 2006, *L'envasement dans différents ports de Loire-Atlantique*, Actes des IX^{èmes} Journées Nationales Génie Civil-Génie Côtier, Brest, pp. 419-430.

SANCHEZ M., 2000, *Dynamique des sédiments fins en milieu marin et agitation portuaire*, HDR, Université de Caen-Basse Normandie, U.F.R. Sciences, 82 p.

SANCY M., 1991, Les déchets industriels et radioactifs, Séminaire Droit et Environnement, CRE, Angers, 5-8 novembre, publié dans *Manual of European Environmental Law*, Grotius Publications, Cambridge, 1993.

SANGUIN A.-L., 1977, *La géographie politique*, Paris, PUF, 183 p.

SHERMAN K., 1991, The large marine ecosystem concept : research and management strategy for living marine resources, in *Ecological Applications*, Vol. I, n^{o}4, pp. 349-360.

SIPRI Yearbook 2004 Armaments, *Disarmement and International Security*, Oxford University Press.

SMETS I., 2010, À la recherche de financements adaptés aux macrorégions, in *Europolitique*, supplément n^{o}3981, p. 10.

SOURNIA G., 1990, Les aires de conservation en Afrique francophone : aujourd'hui et demain espaces à protéger ou espaces à partager ? in *Cahier d'Outre-mer*, Vol. 43, n^{o}172, pp. 451-464.

STRUYE de SWIELANDE T., 2009, La piraterie maritime : un nouveau rapport de force dans l'océan indien ?, Université catholique de Louvain (UCL), in *Note d'analyse*, n^{o}1.

SUMAN D., 2001, Case studies of coastal conflicts : comparative US/European experiences, in *ELSEVIER, Ocean and Coastal Management*, n^{o}44, pp. 1-13.

T

TANDONNET J., 2008, Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée, in *Revue Maritime*, pp. 32-37.

TCHAMENI A., 2013, *Les évolutions du régionalisme africain : le fonctionnement des Communautés économiques régionales*, Paris, L'Harmattan, 494 p.

TERTRAIS H. (dir.), 2011, *La Chine et la mer. Sécurité et coopération régionale en Asie orientale et du Sud-Est*, Paris, L'Harmattan, 220 p.

THUAL F., 1996, *Méthodes de la géopolitique*, Paris, Ellypses, 126 p.

TORRE A. et CARON A., 2005, Conflits d'usage et de voisinage dans les espaces ruraux, in André TORRE et Maryline FILIPPI (dir.), *Proximités et changements Socio-économiques dans les Mondes Ruraux*, Versailles, Éditions INRA, pp. 297-314.

TOURET C., 1992, *La piraterie au XX^e siècle*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 306 p.

TROUILLET B., 2003, *La « mer côtière » : une frange pionnière*, 6^ièmes Rencontres de Théo Quant., 5 p.

TROUILLET B., GUINEBERTEAU T., GUILLAUME J., LAMBERTS C., 2008, La gestion des littoraux et des mers, in Patrice GUILLOTREAU (dir.), *Mare economicum*, Rennes, PUR, pp. 457-509.

U

UE, 2002, la conférence européenne des ministres des transports – Conseil des ministres, *« Sécurité dans les transports et terrorisme : note sur les mesures prises et les enjeux politiques »*, Bruxelles - 2/5/2002.

UICN, 2008, *Façonner un avenir durable en Afrique Centrale et Occidentale*, Programme régional 2009-2012, 52 p.

UICN, 2010, *Érosion côtière et schéma d'aménagement du littoral ouest africain. Suivi du trait de côté et mise en place d'un schéma directeur du littoral ouest africain. Période 2009-2010*, site : www.iucn.org.

UNCTAD, 2006, *Review of Maritime Transport*, 148 p.

UNDERWOOD P.C., 1988, Ocean Boundaries and Resource development in West Africa, in D.M. JOHNSON et M.P. SAUNDERS (dir.), *Ocean Boundary Making: Regional Issues and Developments*, Londres/NY/Sydney, Croom Helm, p. 230.

UNEP, 2004, *Oil transport into and out of the region (West Africa)*. Available on: http://oils.gpa.unep.org/framework/region-10-next.htm.

UNEP, 2007, *Exportation des déchets électroniques et électriques (déchets d'équipement électroniques et électriques, DEEE, autrement appelés « e-déchets »)*, rapport de la 8^e conférence des Parties à la Convention de Bâle, UNEP/CHW.8/16, date du 5 janvier 2007, disponible sur : www.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16f.pdf.

UNEP-GPA, 2006, *Ecosystem-Based management. Markers for assessing progress*, 58 p. www.cep.unep.org

UNEP-GPA, 2006, *Protecting coastal and marine environments from land-base activities. A guide for national action*, 96 p.

UNESCO, 2009a, *La sécurité humanitaire. Approches et défis*, 219 p.

UNESCO, 2009b, *Marine patial Planning. A step-by-Step approach toward Ecosystem-based Management*, Paris, 97 p.

V

VANDERSTAPPEN C. et AGUILLON M.-D., 2010, Frontex, le bras armé de l'Europe forteresse, in *demain le monde (dlm),* n°18, pp. 12-19.

VANDE WEGHE J.P., 2005, *Les parcs nationaux du Gabon : Akanda et Pongara*. WCS-Gabon, Libreville.

VENNE J.-L., 2012, *L'OMI favorable à l'anticipation des exercices d'abandon sur les paquebots*, site : www.meretmarine.com (consulté le 17/10/2014).

VERDEAUX A., 2007, Sauvegarde et action de l'État en mer, in *Bulletin d'Études de la Marine*, n°36, p. 76.

VIALARD A., 2003, Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ? in *Droit Maritime Français*, n°637, pp. 435-453.

VIGARIÉ A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 496 p.

VIGARIÉ A., 2005a, L'évolution des ports chinois, in *Journal de la Marine Marchande*, février, 18p.

VIGARIÉ A., 2005b, Les États et la mer : une bien longue histoire, in *Bulletin d'étude de la Marine*, IFM, juin 2005, 6 p.

VIGARIÉ A, 1995, La mer et la géostratégie des nations, Paris, Economica/ISC, 432 p.

VIEUXBLED J.-P., 2004, *Les aides à la navigation maritime*, Mémoire de DESS de Droit maritime et des transports, Université d'Aix-Marseille III, 167 p.

W

WALI WALI C, 2010, *Les réfugiés congolais au Gabon. Modes de circulation et d'installation dans un espace frontalier*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Poitiers, 358 p.

WANGO T. E., MOUSSA M. et MONDE S., 2008, Modèle Bi-Dimensionnel de la Lagune Ebrié (Côte d'Ivoire), in *European Journal of Scientific Research*, vol. 24, n°3, pp. 229-243.

WATZLAWICK P., 1978, *La réalité de la réalité. Confusion, désinformation, communication*, Éditions du Seuil, p.

WCS et WWF Gabon, 2008, *Mise à jour des activités de la Wildlife Conservation Society (WCS) et le Fond Mondial pour la Nature (WWF) dans le cadre de leur collaboration avec la Direction Générale des Pêches et de l'Aquaculture (DGPA) sur la surveillance de la pêche illégale et de la gestion durable des ressources naturelles*, 13 p.

WIEVIORKA M., 1996, Le nouveau paradigme de la violence, in *Cultures et conflits*, n°29-30, pp. 9-57.

WEIGEL J.-Y., 1989, *La commercialisation du poisson en pays lagunaire ivoirien*, Paris, ORSTOM, Collection Études et thèses, 139 p.

WEYDERT P. et WEYDERT O., 1982, Étude sédimentologique de l'embouchure de l'estuaire du Gabon, in *Marine Geology*, n°49, pp. 1-22.

WOLFERS A., 1962, *Discord and Collaboration. Essays on International Politics*, Baltimore (Md.), Johns Hopkings University Press.

Y

YAKEMTCHOUK R., 1997, *L'Afrique en droit international*, coll. Bibliothèque de droit international, Tome LXIII, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence (LGDJ), 319 p.

YANG B., 2011, Vu de Beijin : l'évolution de la conception maritime de la Chine depuis les années 1950, in Hugues TERTRAIS (dir.), *La Chine et la mer. Sécurité et coopération régionale en Asie orientale et du Sud-Est*, Paris, L'Harmattan, 220 p., pp. 55-64.

Z

ZINSOU A.C., 2009, Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, in *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, n°1, pp. 25-36.

ANNEXES

Annexe 1 : Quelques recommandations concernant les mesures à prendre pour les navires et les IP selon le niveau

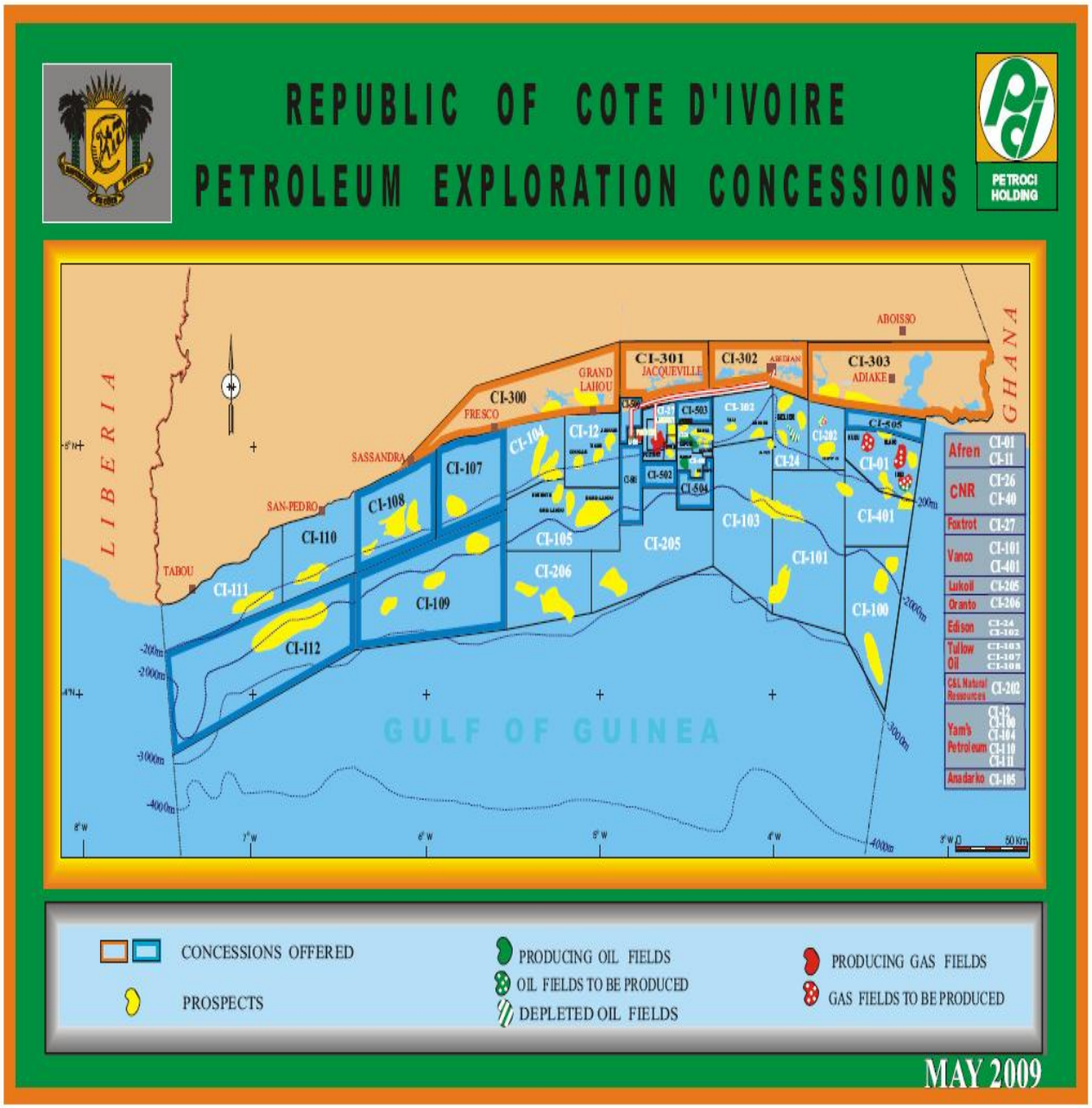
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
	Contrôle, restriction des accès et fouilles des personnes, marchandises et navires (Partie B du Code, Règle 16.17)	**Mesures de sûreté additionnelles exigées par une situation et à un moment donné (Partie B du Code, Règle 16.19)[279]**	**Situation exceptionnelle où des mesures spéciales doivent être prises (Partie B du Code I, Règle 16.20)[280]**
Installation Portuaire (IP) **et** **Navire**	*****délimitation par des clôtures aux normes approuvées ; *****contrôle d'identité et demande des motifs de toutes les personnes désireuses d'entrer en zone portuaire et sur le navire (personnels, passagers, visiteurs, etc.) ; *****veiller à l'identification conforme des personnes ayant le droit d'être présent au port ou sur le navire; *****restreindre et surveiller les zones d'accès ; *****inspection des véhicules et autres engins roulants désirant entrer en zone portuaire ou naviguer à proximité du navire.	*****affecter du personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde, les zones de pont pour décourager tout accès non autorisé ; *****limiter le nombre de points d'accès à l'IP ou au navire, en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser ; *****prévoir des moyens pour empêcher tout passage à travers les points d'accès restants, par exemple les barrières de sûreté ; *****procéder à la fouille plus fréquente des personnes, des effets personnels et des véhicules au port (ou embarqués/déchargés dans les navires) ; *****refuser l'accès aux visiteurs qui ne peuvent fournir de justification véritable expliquant pourquoi ils souhaitent entrer dans l'IP ; et *****utiliser des patrouilleurs pour renforcer la sûreté côté mer ; *****décourager l'accès au navire du côté mer ; *****escorter les visiteurs à bord du navire et mener une fouille totale ou partielle du navire ; *****communiquer des informations supplémentaires et les procédures sur la sûreté à l'ensemble du personnel.	*****interdire temporairement l'accès à tout ou partie de l'IP ou du navire ; *****restreindre l'accès à un point unique contrôlé ; *****guider les personnes à bord du navire ; *****accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté ; *****suspendre les déplacements de piétons ou de véhicules dans tout ou partie de l'IP et suspendre les opérations d'embarquement ou de débarquement du navire; *****suspendre les opérations de manutention de la cargaison, de livraison, etc. ; *****augmenter la fréquence des rondes de sûreté à l'intérieur de l'IP, s'il y a lieu ; *****suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'IP ; *****diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'IP ; *****évacuer tout ou partie de l'IP ou du navire ; *****déplacer le navire et préparer une fouille totale ou partielle.

Source : Tableau réalisé par l'auteur à partir de l'annexe I du Code ISPS, Partie B.

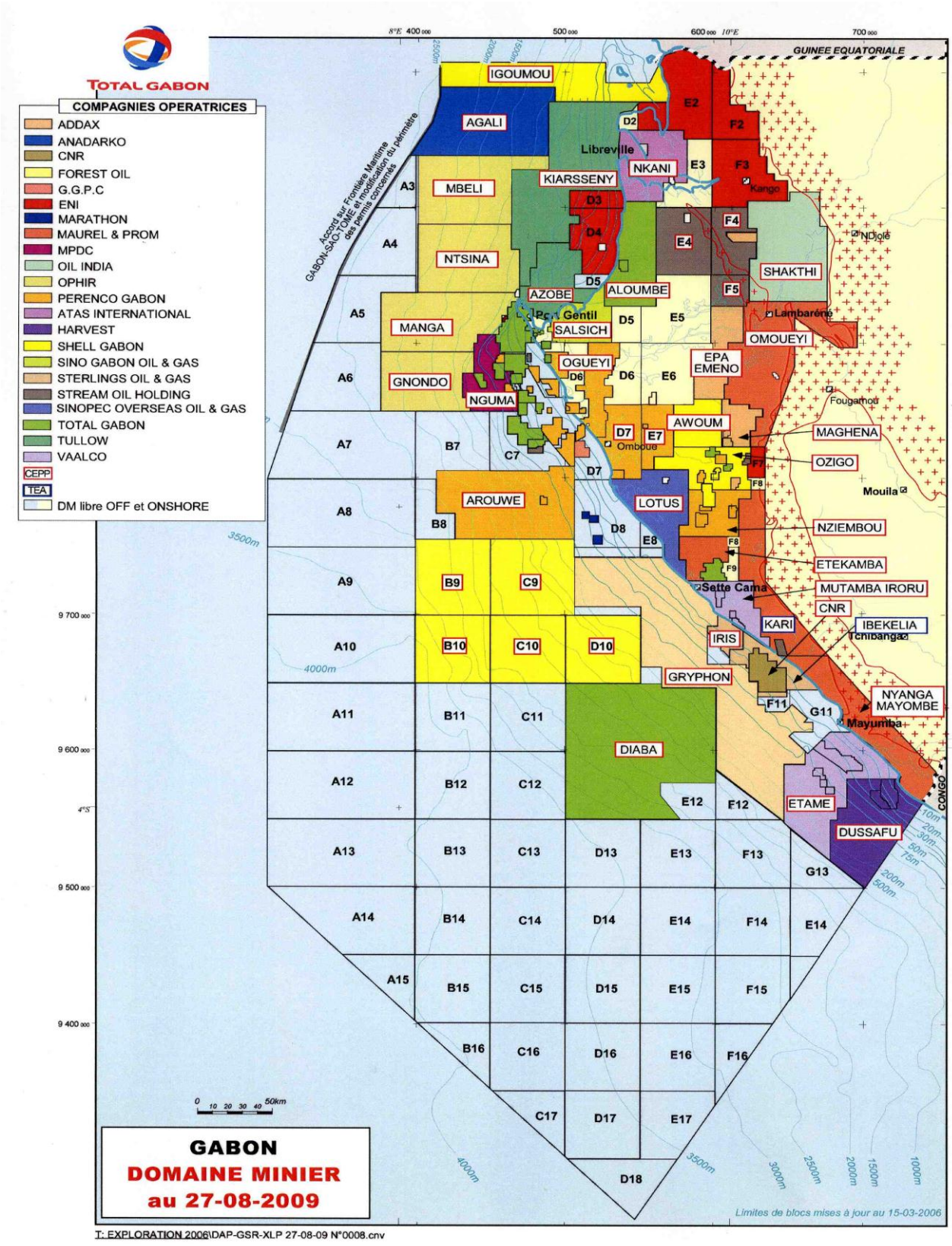
[279] Outre la généralisation des mesures supplémentaires, certaines d'entre elles concernent des points spécifiques. Par exemple sur l'accès au navire, zones d'accès restreint, la manutention des cargaisons, la surveillance de la sûreté. Ces mesures spécifiques ciblent ces zones afin de mieux renforcer la sûreté.

[280] *idem*.

Annexe 2 : Le domaine pétrolier ivoirien en mai 2009



Annexe 3 : Le domaine pétrolier gabonais au 27/08/2009



Annexe 4 : Note circulaire au PAA

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Certifié ISO 9001, Version 2008

LE DIRECTEUR GENERAL

Abidjan, le 29 JUIL. 2011

---225/DGPAA/DOMS/DS/SS/TFC

NOTE AUX USAGERS DU PORT D'ABIDJAN

Objet : Avitaillement maritime

Il m'a été donné de constater que malgré la note aux usagers n°0069/DGPAA/DOMS/DASS/DS/TFC du 18 février 2010 relative à l'objet susmentionné, des Capitaines de navires continuent à faire du troc sur le plan d'eau lagunaire avec des piroguiers qui leur fournissent des vivres, au mépris de toutes les règles d'hygiène sans lesquelles tous les risques d'intoxication alimentaire sont potentiels.

Je rappelle à toutes fins utiles que cette note stipulait en son alinéa 4, ce qui suit : « **Par ailleurs, il est formellement interdit aux Capitaines des navires de se faire fournir des vivres ou des provisions par des individus non autorisés par le consignataire** ».

J'ajoute à titre de rappel que l'activité d'avitaillement maritime au port d'Abidjan est strictement réservée à des sociétés régulièrement agréées par les Autorités publiques.

L'attention des agents consignataires est donc appelée sur la nécessité d'instruire les Capitaines de leurs navires, à l'effet de suivre rigoureusement la procédure d'avitaillement maritime applicable au port d'Abidjan.

En conséquence de ce qui précède, tout Capitaine de navire pris en flagrant délit sera passible d'amende, sans préjudice de poursuite prescrite par les textes en vigueur.

Ampliation

DGPAA.....01
DGA-T.....01
DGA-F.....01
SYNDINAVI.....01
AMO.....01
ARMATEURS A LA PÊCHE.....01
GSP-GN.....01
Chrono.....01 Archives 01/09

P/Le Directeur Général
et par délégation
Le Directeur des Opérations
Maritimes et de la Sécurité

P. ABOU YAO

Annexe 5 : Projet sur l'embarquement des équipes de sécurité privées à bord des navires

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1405/Rev.1
16 September 2011

REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWNERS, SHIP OPERATORS, AND SHIPMASTERS ON THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA[1]

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), approved the interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

2 Given the importance and urgent nature of the issue, and the need to further develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the guidance.

3 The Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area is set out in the annex.

4 The attached revised interim guidance should be read in conjunction with the interim recommendations set out in MSC.1/Circ.1406/Rev.1 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, and MSC.1/Circ.1408 on Interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area, and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on the Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

5 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy activities, shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews.

6 Member Governments are also urged to take any necessary action to implement, as appropriate, the revised interim guidance given in the annex.

7 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at

[1] High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339) unless otherwise defined by the flag State.

the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the revised interim guidance so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

8 MSC.1/Circ.1405 is hereby revoked.

***

ANNEX

REVISED INTERIM GUIDANCE TO SHIPOWNERS, SHIP OPERATORS, AND SHIPMASTERS ON THE USE OF PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA[1]

1 Introduction

The increased threat to commercial shipping by Somalia-based pirates has led to extended use of armed guards and a marked expansion in the number of firms offering armed maritime security services for vessels transiting the High Risk Area. The Organization, whilst not endorsing the use of privately contracted armed security personnel (PCASP), understands that shipping companies may find it difficult to identify reliable, professional private providers of armed security.

The decision on the employment of PCASP on board ships is a complex one for a ship owner. The absence of applicable regulation and industry self-regulation coupled with complex legal requirements governing the legitimate transport, carriage and use of firearms[2] gives cause for concern. This situation is further complicated by the rapid growth in the number of private maritime security companies (PMSC) and doubts about the capabilities and maturity of some of these companies. Significant competence and quality variations are present across the spectrum of contractors offering services.

The purpose of this guidance is to assist shipowners, ship operators and ship masters considering the use of PCASP on board ships to provide additional protection against piracy.

It is important to note that flag State jurisdiction and thus any laws and regulations imposed by the flag State concerning the use of PMSC and PCASP apply to their vessels. Furthermore it is also important to note that port and coastal States' laws may also apply to such vessels.

The use of PCASP should not be considered as an alternative to Best Management Practices (BMP) and other protective measures. Placing armed guards on board as a means to secure and protect the vessel and its crew should only be considered after a risk assessment has been carried out. It is also important to involve the Master in the decision making process.

1.1 Definitions

High Risk Area: an area as defined in the BMP unless otherwise defined by the flag State.

Private maritime security companies (PMSC): Private contractors employed to provide security personnel, both armed and unarmed, on board for protection against piracy.

Privately contracted armed security personnel (PCASP): armed employees of PMSC.

[1] High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339) unless otherwise defined by the flag State.

[2] In the present guidance, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

1.2 Risk Assessment

Shipowners should ensure that the flag State is consulted at an early stage in their consideration of the decision to place PCASP on board to ensure that any statutory requirements are met.

Whether to use PCASP within the High Risk Area is a decision for the individual shipowner after a thorough risk assessment and after ensuring all other practical means of self protection have been employed.

The risk assessment should include and document the following factors and considerations, prior to making the determination to take such actions:

.1 vessel and crew security, safety and protection;

.2 whether all practical means of self protection have been effectively implemented in advance;

.3 the potential misuse of firearms resulting in bodily injury or death;

.4 the potential for unforeseen accidents;

.5 liability issues;

.6 the potential for escalation of the situation at hand; and

.7 compliance with international and national law.

2. PMSC Selection Criteria

2.1 General

As with any other type of contractor it is important to undertake the usual due diligence, which normally includes investigation and enquiries in relation to:

.1 Company structure and place of registration;

.2 Company ownership;

.3 financial position (e.g. annual accounts/bank references);

.4 extent of insurance cover (in particular covering third-party risks);

.5 senior management experience; and

.6 quality management indicators – e.g. ISO accreditation.

2.2 PMSC Background Information

To assess the capability of the PMSC to carry out a proposed task, a thorough enquiry regarding the prospective PMSC should be undertaken, particularly in the absence of a robust accreditation scheme for PMSC.

The PMSC should be able to provide documentary evidence which may include:

.1 maritime (as opposed to land-based) experience;

.2 written procedures on management including team-leading skills, chain of authority, change in command, responsibilities in life saving;

.3 understanding of flag State, port State and coastal State requirements with respect to carriage and usage of firearms;

.4 availability of written testimonials/references from previous clients in the maritime industry;

.5 availability of documentary evidence that firearms are procured, transported, embarked and disembarked legally;

.6 understanding of the Somalia-based piracy threat including the military operations in the area, and the means to maintain current knowledge;

.7 understanding of BMP and, in particular, ship protection measures; and

.8 access to legal advice (e.g. in-house counsel / external legal advisers) on a 24/7 basis.

2.3 Selection and Vetting of PMSC

As the quality of the service delivery depends to a very great extent on the quality and experience of the individuals that make up the onboard PCASP team, the quality of the selection and vetting of that team is essential. The PMSC should demonstrate that they have verifiable, written internal policies and procedures for determining suitability of their employees.

The PMSC should be able to provide documentary evidence which may include:

.1 criminal background checks;

.2 history of employment checks;

.3 military and law enforcement background checks, where applicable;

.4 records of medical, physical, and mental fitness of personnel (including drug and alcohol testing);

.5 verifiable system in place to ensure continued suitability for employment of their personnel;

.6 documentary evidence of relevant experience and certification in the use and carriage of firearms to be deployed; and

.7 systems for provision of security identity documentation, travel documents and visas.

2.4 Training of PCASP

As the quality of professional training given to PCASP is of extreme importance, the shipowner should verify that the PMSC have adequate training procedures in place. The records of that training should give confidence that the PCASP have been provided with appropriate knowledge and skills.

The PMSC should be able to provide documentary evidence which may include:

.1 comprehensive and detailed records of training, both initial and refresher training, available for inspection;

.2 subject to any additional requirements of the flag State, PCASP have received, as a minimum, ship-board familiarization training, including communication protocols.

.3 personnel trained and qualified to documented company standards in the appropriate use of force following recognized principles/guidelines recognized by the flag State;

.4 personnel trained to operate the specific firearms and other security equipment that will be used on the vessels on which they will be deployed;

.5 personnel given medical training to a recognized international standard; and

.6 personnel given appropriate training and/or briefing with specific reference to the vessel type, where that vessel will be trading, and the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, International Safety Management (ISM) Code and the BMP.

3. Service Provision Considerations

3.1 Insurance

Owners should verify that PMSC maintain insurance cover for themselves, their personnel and third-party liability cover and that the PMSC terms of engagement do not prejudice or potentially prejudice the shipowners' insurance cover.

Shipowners insurance cover

Liabilities, losses and expenses arising out of the deployment of PCASP may impact on the shipowner's property and liability insurance cover. Shipowners are strongly recommended to consult with their insurers prior to contracting with and embarking PCASP to assess the potential impact on their insurance cover, particularly as it relates to armed engagements and liability insurance held by the PMSC.

PMSC insurance cover

PMSC should provide evidence that they hold and will maintain for the duration of the contract:

.1 public and employers liability insurance cover to an appropriate level and as required by the shipowner; and

.2 personal accident, medical expenses, hospitalization and repatriation insurance.

The PMSC should insure its personnel to carry and use firearms on the high seas and territorial sea(s), for accident, injury and damage arising from the use of firearms and liability for any claim that might arise from the carriage and the use of firearms.

It is vital that shipowners, charterers and underwriters review all provisions in their charters and policies and ensure adequate attention is paid to the questions raised.

3.2 PCASP Team Size, Composition and Equipment

The size, composition and equipment of the proposed PCASP team should be carefully discussed and agreed as necessary by the shipowner contracting with the PMSC. Factors for consideration may include:

.1 **Size of the PCASP Team** – this will be influenced by factors including: length of the estimated time of the vessel transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team (will they act as additional lookouts, assist with rigging self protection measures?) and the size and type of vessel. The analysis should indicate the minimum number of persons that should form the security team, taking into account the need for continuity of protection in the event of injury or illness.

.2 **Ship safety certificate** – the size of the PCASP team plus the crew should not exceed that specified in the Ship's Safety Certificate. If the ship safety certificate requirements cannot be met due to added security personnel, then the flag Administration should be consulted.

.3 **Composition** – it is important that there is an appropriate hierarchy, experience and skill mix within the onboard PCASP team. The team leader should be competent in vessel vulnerability and risk assessments and be able to advise on ship protection measures. It is recommended that one of the PCASP personnel be qualified as the team medic.

.4 **Equipment requirements** – this will be influenced by factors including: length of the estimated time of the vessel transit, latest threat assessment, the agreed duties of the PCASP team, (will they act as additional lookouts, utilize day and night vision equipment, assist with rigging self protection measures?) and the size and type of vessel. Enhanced medical equipment is recommended.

.5 **Firearms** – the appropriate firearms package to be employed in accordance with the applicable flag State national legislation pertaining to the type, carriage and use of firearms by PCASP, in order to provide an accurate and graduated level of deterrence, at a distance.

3.3 Command and Control of Onboard Security Team – including relationship with the Master

A shipowner / operator when entering into a contract with a PMSC should ensure that the command and control structure linking the ship operator, the Master, the ship's officers and the PCASP team leader has been clearly defined and documented.

Further, prior to boarding the PCASP, the shipowner should ensure that the Master and crew are briefed and exercises are planned and conducted so that all the roles and responsibilities are understood by all personnel on board prior to entering the High Risk Area.

In order to provide the required clarity, the documented command and control structure should provide:

.1 a clear statement that at all times the Master remains in command and retains the overriding authority on board;

.2 a clearly documented set of vessel and voyage-specific governance procedures, *inter alia*, covering procedures in 3.4, 3.5 and 3.6 which include procedures for conducting exercises based on these procedures;

.3 a documented list of duties, expected conduct, behaviour and documentation of PCASP actions on board; and

.4 transparent two-way information flow and recognizable coordination and cooperation between the shipowner, charterer, PCASP, PMSC and the vessel's Master, officers and crew

Factors to determine such success may include:

.1 providing regular updated intelligence-based threat assessments throughout the contracted period on board, and utilizing this information to offer suggestions as to the vessel's proposed routeing, amending same if required, and under the ship's contractual arrangements;

.2 monitoring the daily activities of the onboard PCASP;

.3 having a 24-hour Emergency Response and a Contingency Plan in place covering all potential actions; and

.4 providing feedback on crew training and ship hardening requirements based upon reports received from the PCASP.

3.4 Management of Firearms and Ammunition from Embarkation to Disembarkation

An essential requirement of the PCASP team will be to demonstrate responsible management and use of weapons and ammunition at all times when on board.

Issues to be considered should include:

.1 documented compliance with the relevant flag, coastal and port State legislation and relationships governing the transport and provision of firearms, ammunition and security equipment to the point of embarkation and disembarkation or ports/places at which the vessel may call as part of its intended voyage whilst the PCASP team is on board. PCASP should be able to prove that actual inventory carried matches all documented declarations;

.2 appropriate containers for firearms, ammunition and security equipment at the point of transfer to the ship;

.3 documented standards and procedures for a complete inventory of all firearms, ammunition and security equipment available upon arrival aboard the vessel (inventory should detail make, model, calibre, serial number and company end user certificate and proof of purchase of all firearms and accessories, and details of ammunition and amount);

.4 control procedures for separate and secure onboard stowage and deployment of firearms, ammunition and security equipment;

.5 areas where firearms may or may not be carried, together with the weapon state (e.g. unloaded & magazine off, magazine on and safety catch on and no round chambered) and what will initiate a change in that state should be confirmed;

.6 detailed and exercised orders for when firearms can be loaded and "made ready" for use should be confirmed, trained and documented during certain periods as listed in the PCASP contract, to ensure the highest of safety and operational capabilities for use of firearms aboard the vessel, and

.7 the inventory should be reconciled on disembarkation of all firearms and ammunition from the vessel.

3.5 Rules for the Use of Force

It is essential that all PCASP have a complete understanding of the rules for the use of force as agreed between shipowner, PMSC and Master and fully comply with them. PCASP should be fully aware that their primary function is the prevention of boarding using the minimal force necessary to do so. The PMSC should provide a detailed graduated response plan to a pirate attack as part of its teams' operational procedures.

PMSC should require their personnel to take all reasonable steps to avoid the use of force. If force is used, it should be in a manner consistent with applicable law. In no case should the use of force exceed what is strictly necessary, and in all cases should be proportionate to the threat and appropriate to the situation.

PMSC should require that their personnel not use firearms against persons except in self-defence or defence of others against the imminent threat of death or serious injury, or to prevent the perpetration of a particularly serious crime involving grave threat to life.

3.6 Reporting and Record Keeping

The Master should maintain a log of every circumstance in which firearms are discharged, whether accidental or deliberate. Such actions should be fully documented in sufficient detail in order to produce a formal written record of the incident.

The requirements of a formal written report may be considered to include the following:

.1 time and location of the incident;

.2 details of events leading up to the incident;

.3 written statements by all witnesses and those involved from the vessel crew and security team in the incident;

.4 the identity and details of personnel involved in the incident;

.5 details of the incident;

.6 injuries and/or material damage sustained during the incident; and

.7 lessons learned from the incident and, where applicable, recommended procedures to prevent a recurrence of the incident.

In the event that the PCASP uses force, PCASP team leaders should be advised to photograph (if appropriate), log, report and collate contemporaneous written statements from all persons present at the incident in anticipation of legal proceedings.

In addition to incident reporting it is suggested that following a tour of duty the PCASP team should submit a full report to the shipowner / ship operator, via their employers if required, giving full details of the deployment, operational matters, any training and/or ship hardening conducted, and offering advice as to any further enhancements to security that may be considered.

3.7 Categorization of PCASP

Ship owners/operators should refer to any applicable national legislation of the flag State in relation to the categorization of PCASP on board their ships.

3.8 Reporting within the High Risk Area

The Master should report to the appropriate military authorities when a ship intending to transit, or transiting the High Risk Area is carrying PCASP, firearms and security-related equipment on board.

3.9 Familiarization for Master and the crew

Shipowners and ship operators should ensure that the Master and the crew receive familiarization in relation to this guidance.

LISTE DES CARTES ET FIGURES

Cartes

1. Localisation de la zone d'étude……21

2. La carte de vigilance au 26 septembre 2014……32

3. La circulation des courants marins dans le golfe de Guinée……43

4. Les zones de pollution sur les plages de Mayumba (Gabon)……76

5. La pêche illicite dans la zone de Mayumba (Gabon)……88

6. Les zones à risque de la piraterie dans le monde……107

7. Les principaux corridors routiers du golfe de Guinée……131

8. Les frontières maritimes « virtuelles » du golfe de Guinée……146

9. Le golfe de Guinée dans la circulation maritime internationale……170

10. Les organisations régionales du golfe de Guinée……..186

11. Les zones de sécurisation maritime de la CEEAC……189

12. Le découpage des « régions SAR » en Afrique……196

13. Les « mers régionales » du continent africain……...217

14. Estuaire du Komo (Gabon)……...364

15. Les propositions du projet « Gabon Bleu » sur la sécurisation……381

Figures

1. Le Grand Écosystème Marin dans le monde……20

2. L'évolution du concept de sécurité maritime après le 11 septembre 2001……...24

3. Déplacement des nappes de pétrole en fonction du courant et du vent……46

4. Illustration de l'index des livres des feux (les zones géographiques)……...54

5. Copie du rapport sur le processus d'accueil du navire au PAA……59

6. Menaces, cibles et conséquences du terrorisme maritime……..121

7. L'idée d'une sanctuarisation du domaine portuaire……126

8. Impact de la crise ivoirienne sur le rôle grandissant du port de Lomé……...132

9. Les zones maritimes selon la CMB…….139

10. Repères chronologiques de l' « affaire Mbanié » (1970-2010)……....149

11. Vue partielle tridimensionnelle du plateau continental du golfe de Guinée…….151

12. La marge continentale……..152

13. Les étapes de la soumission d'une demande par un État côtier à la CLPC……..156

14. Esquisse sur la nouvelle forme de quelques États du golfe de Guinée après la CMB….168

15. La pluridimentionnalité du concept de la mer……...172

16. Le modèle à « fonctionnement ministériel »……173

17. Le modèle à « structure de coordination »……174

18. Modèles de gestion portuaire avant et après les réformes…….176

19. Structure institutionnelle simplifiée des organisations régionales……188

20. Organigramme du système OMAOC……192

21. La balkanisation des organisations régionales en Afrique centrale……..199

22. Les aires marines à protéger du Bénin…….....226

23. Les classifications…….246

a) Classification des variables…….246

b) … et de leur implication sur le niveau de vulnérabilité de l'indicateur……..246

24. Les différentes étapes de la méthode ANIVES…….....247

25. Champs de vitesses des courants dans la lagune Ébrié…….280

26. La circulation des courants au port d'Owendo…….283

a) Trajectoire des courants dans l'estuaire du Komo……..283

b) Trajectoire des courants à la pointe d'Owendo, en flot et en jusant, d'après la Direction technique OPRAG……283

27. Strandflat et fond de fjord en Norvège……..324

28. Foyers maritimes et activités économiques remarquables de l'hinterland (XV^{e}-XVI^{e} siècle)…….331

29. La sécurisation maritime dans la réflexion spatiale……..350

30. La sécurisation au cœur de la maritimité…….353

31. Schéma des priorités stratégiques pour une politique nationale……...357

32. Essai de critériologie des acteurs de la gouvernance……359

33. La stratification spatiale de l'échelle de décision de l'autorité publique……..360

34. Le *puzzle* du concept ZGML…….361

35. Les cordons sableux du nord de Libreville (Sablières)…….366

36. Vue d'une maquette du projet Marina du port Môle de Libreville……...370

37. Grille de tendances des conflits d'usages dans l'estuaire du Komo…….371

38. Dynamique des conflits dans le scénario 1……...375

39. Dynamique des conflits dans le scénario 2……...378

40. Dynamique des conflits dans le scénario 3……...385

41. La notion du « triple S maritime » dans une logique évolutive …et cyclique……..391

42. La pyramide de la stratégie nationale de sécurisation maritime……...393

43. La triple intégration par le fait maritime sécuritaire…….431

LISTE DES PHOTOGRAPHIES ET PLANCHES

Photographies

1. Extraction illicite de sable à proximité du port de Kribi (rive gauche de la passe Kienké)..51

2. Ensablement de la passe Kienké à l'entrée du port de Kribi…….50

3. L'épave de l'Alexandra Express au « port Gabon »…….57

4. Quelques formes de pollution d'origines terrestres au pont Nomba (Gabon)……..81

5 et 6. Le mirador d'observation de Sette Cama……...89

7. Une partie des 48 kg des nageoires de requin issues du SAN PEDRO ST-105……...89

8. Le LIAO YING SHUI 604 en flagrant délit de pêche illégale en zone tampon……..90

9. Caisses de poisson congelé dans la chambre froide du navire MASUKU……...93

10. Le tanker Probo Koala……98

11. Brûlage des « e-déchets » dans une décharge d'Accra (Ghana)……99

12. Saisie de 1900 kg de cocaïne à Pirampan (petit village côtier du Ghana)……...105

13. l'USS Cole……...120

14. Explosion du *Limburg*……...120

15. Patrouilleur de haute mer 400 tonnes (marine nationale gabonaise)……161

16. Vedette *Rodman 66* de type espagnol (marine nationale gabonaise)……161

17. Un navire porte-conteneurs au terminal SETV (port d'Abidjan)……..286

18. Une embarcation de fortune pour le trafic lagunaire……287

19. … et une pirogue traversant le plan d'eau du port d'Abidjan……...288

20. Les titres d'accès au port d'Owendo…….302

21. Le déchargement d'un ro-ro au port d'Abidjan……304

22. Une pirogue fanti à Diabo (Côte d'Ivoire)……333

Planches

1. Le Tiko L2900 (port de Douala) et l'Ulia Panama (port d'Abidjan)……64

a) Le Tiko L2900……64

b) l'Ulia Panama…….64

2. Les pollutions sur les plages de Mayumba et dans la lagune Banio…….78

c) Le brut sur une plage de Mayumba……78

d) Filets de pêcheur couverts de pétrole…….78

e) Du brut sur les mangroves de lagune Banio……...78

3. La vulnérabilité du plan d'eau du PAA……..127

f) Vente de fruits au personnel par des piroguiers……127

g) Pêche piroguière à proximité des quais……127

4. Les conséquences de l'extraction de sables à la Sablière……..367

h) Destruction de logement……..367

i) Recul des terres…….367

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableaux

1. Typologie des sites portuaires dans le golfe de Guinée……49

2. Les conditions nautiques de quelques ports du golfe de Guinée……..51

3. Les caractéristiques sédimentaires dans quelques ports du golfe de Guinée……52

4. Quelques acteurs portuaires du pilotage/remorquage/lamanage……...58

5. Les infractions constatées sur le *Tiko L2900* et l*'Ulia Panama*……..66

6. L'état des structures de coordination des opérations SAR……69

7. Évaluation des risques en tenant compte du risque et du niveau de préparation……..74

8. Les navires arraisonnés dans la zone de Mayumba (du 20/08/2005 au 16/04/2006)……....87

9. Liste des armements demandeurs des licences de pêche en 2006……90

10. Quelques tensions maritimes déclarées dans le golfe de Guinée……..147

11. Les revendications sur la délimitation du plateau continental au 13 mai 2009……154

12. Les moyens des marines militaires du golfe de Guinée……163

13. Les dimensions hypothétiques des territoires maritimes régionaux……166

14. Indicateurs et variables de la vulnérabilité des espaces maritimes……...241

15. Indicateurs et variables de la vulnérabilité des espaces portuaires……...242

16. Les actes de piraterie dans trois États (2007-2011)……..265

17. La moyenne d'âge des pétroliers (% de tpl total)……272

18. Répartition de la flotte par âge en 2006 (% en « tonnes de port en lourd » (tpl) totale)..275

19. Moyenne du niveau d'inspection des navires (2006-2011)…….277

20. La capacité d'accueil nautique des sites portuaires……285

21. Caractéristiques de la vigie et des équipements du balisage portuaire……289

22. État du dispositif de détection et de communication pour la surveillance et la sécurité du trafic portuaire (centre à terre)……291

23. Les défaillances portées sur le statut des acteurs de la sûreté……...295

24. Présentation des moyens pour la sûreté du plan d'eau portuaire……..298

25. Tableau synoptique de comparaison du niveau de vulnérabilité……..310

26. Usages et activités maritimes et littorales dans l'estuaire du Komo…….365

Graphiques

1. Évolution des saisies de cocaïne en Afrique de l'Ouest (2000-2007)……104

2. Évolution de la piraterie de 1990 à 2012……114

3. Évolution de la réglementation internationale du transport maritime (1946-2004)……142

4. Évolution de la production du brut de 1990 à 2006 (milliers de barils/jours)…….273

LISTE DES ENCADRÉS

1. Douala : un bateau coule au « port Gabon »…….56

2. Extrait d'un rapport de mission sur la pêche illégale dans le parc national de Mayumba
Constat : une forte implication de la communauté chinoise dans l'illégalité…….91

3. Extrait d'un rapport de mission sur la pêche illégale dans le parc national de Mayumba
Constat : les armateurs gabonais dans l'illégalité……...92

4. Rappel des faits de l'étrange coïncidence du « triple 17 » d'Abidjan……..97

5. La sécurisation maritime dans la CEEAC……...189

TABLE DES MATIÈRES

Dédicace……...i

Avant-propos et remerciements……..ii

Sommaire……..vii

Liste des acronymes et des abréviations……..viii

INTRODUCTION GÉNÉRALE…….....17

Partie I : LE DIAGNOSTIC DE LA VULNÉRABILITÉ MARITIME DU GOLGE DE GUINÉE…….39

Chapitre I : Les atteintes à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée…….41

Section 1 : La sécurité de la navigation maritime régionale……...41

I.1.1- L'influence des éléments naturels sur la sécurité maritime……42

I.1.1.1. Quelques traits de la géographie physique marine et côtière pour la sécurité maritime……..42

I.1.1.2. Le contexte nautique dans l'emplacement des sites portuaires et la sécurité..47

I.1.2- La sauvegarde de la vie humaine en mer et sur le littoral……..53

I.1.2.1. L'état des lieux sur les aides à la navigation maritime……53

I.1.2.2. La sécurité des personnes et des marchandises à bord des navires……60

a) Rappel sur quelques règles de la sécurité des personnes à bord du navire……..60

a.1 - Les moyens d'évacuation……..60

a.2 - Les moyens de communication intérieurs et extérieurs au navire…...60

a.3 - Les panneaux de consignes (signalisation et de prévention) et formation du personnel……...61

b) Les mesures de sécurité à bord des navires dans le golfe de Guinée…62

b.1 - Un bref rappel sur les enseignements de la catastrophe du Joola au Sénégal……...62

b.2 - Les enseignements de la catastrophe du Joola n'ont pas vraiment fait école dans le golfe de Guinée……..64

I.1.2.3. Les difficultés de coordination des « opérations SAR »……...67

Section 2 : Les pollutions du milieu marin dans le golfe de Guinée……...70

I.2.1- Les pollutions par hydrocarbures……70

I.2.1.1. Les facteurs de risques et de vulnérabilité dans les pollutions régionales…...70

I.2.1.2. Les pollutions chroniques par hydrocarbures sur les plages sud de Mayumba……75

I.2.2- Les autres formes de pollution du milieu marin……..79

I.2.2.1. La pollution d'origine terrestre……79

I.2.2.2. La pollution due aux épaves de navires dans les ports et sur les plages……80

Chapitre II : Les atteintes à la sûreté maritime dans le golfe de Guinée……...83

Section 1 : La pêche et les trafics maritimes illicites……83

II.1.1- Panorama sur la pêche maritime illicite……83

II.1.1.1. Les enjeux de la pêche maritime dans le golfe de Guinée……..84

II.1.1.2. La pêche illicite dans le golfe de Guinée : un phénomène « transnationalisé »……...85

II.1.2- La protection de l'homme et de l'environnement dans les trafics illicites……94

II.1.2.1. Le trafic maritime illicite de déchets dangereux……94

II.1.2.2. Migrations clandestines et trafics des êtres humains par voie maritime…..100

II.1.2.3. Le trafic d'armes et de stupéfiants……...103

Section 2 : Criminalité maritime : piraterie et terrorisme dans le golfe de Guinée ?....106

II.2.1- Les pirateries africaines : critique définitionnelle et évolution du phénomène……...107

II.2.1.1. Critique des définitions conventionnelles de la piraterie pour le golfe de Guinée……..108

II.2.1.2. Évolution du phénomène : insertion de l'Afrique comme zone à risque….112

II.2.2- Le terrorisme dans le golfe de Guinée : l'ombre d'une menace sur la mer ?.....117

II.2.2.1. Un aperçu du terrorisme maritime à l'échelle mondiale……118

II.2.2.2. Le terrorisme maritime dans le golfe de Guinée ?.....122

Section 3: La sûreté portuaire : un diagnostic sécuritaire peu rassurant…….....124

II.3.1- Absence d'une idée de sanctuarisation du domaine portuaire…….125

II.3.1.1. Le problème de l'accessibilité dans les ports du golfe de Guinée……125

II.3.1.2. La sûreté à l'intérieur du domaine portuaire réglementé……...128

II.3.2- La sûreté hors du domaine portuaire : abords immédiats et corridors……129

II.3.2.1. La sûreté dans les abords immédiats du domaine portuaire……129

II.3.2.2. Le corridor : la sûreté du symbole de la mutation du « territoire portuaire »……..130

Conclusion de la Partie I……..134

Partie II : ÉVALUATION DU DROIT DE RÉPONSE DES ÉTATS PAR LA TERRITORIALISATION, LE CONTRÔLE INSTITUTIONNEL ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN……..135

Chapitre III : La territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes régionaux……137

Section 1 : La sécurisation par la territorialisation des espaces et des activités maritimes……...137

III.1.1- Aperçu de la juridiction internationale des espaces et des activités maritimes…….137

III.1.1.1. Quelques aspects du droit de la mer … ……..138

III.1.1.2. ... et du droit maritime sur la sécurisation……..141

III.1.2- Polémologie et territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes……145

III.1.2.1. La difficile délimitation des espaces maritimes régionales…….145

III.1.2.2. La question de l'extension du plateau continental……..150

a) Le profil régional du plateau continental et ses définitions……150

b) L'état de la délimitation du plateau continental régional au 13 mai 2009…….153

III.1.2. 3. Des activités maritimes non territorialisées……157

Section 2 : Les difficultés des États régionaux à « penser la mer et ses enjeux »……158

III.2.1- Des carences idéologiques et pratiques……..158

III.2.1.1. Le faible emprise maritime des États régionaux……..158

III.2.1.2. Incapacité à incarner « la sauvegarde maritime »…….....160

III.2.2- … du territoire et ses enjeux……..164

III.2.2.1. Des difficultés à assumer un nouveau maillage territorial depuis la CMB……..165

III.2.2.2. Une forte cristallisation sur les ressources offshore……167

Chapitre IV : Le contrôle des institutions pour la sécurisation maritime……...171

Section 1 : Les institutions nationales des États dans la sécurisation maritime…….171

IV.1.1- Missions et fonctions des institutions nationales……171

IV.1.1.1. Missions et formes d'organisation administratives des institutions publiques……...171

IV.1.1.2. Les acteurs privés dans la sécurisation maritime……175

***a) Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans la gouvernance portuaire*……175**

***b) Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans le domaine de l'offshore*……..176**

IV.1.2- Les limites des institutions nationales……179

IV.1.2.1. Une faible prise en compte de l'évolution du paradigme de la menace maritime……179

IV.1.2.2. Le cafouillage des institutions publiques nationales……181

***a) Absence d'une politique de coordination des institutions publiques*..181**

***b) Un faible cadre réglementaire définissant la participation du secteur privé*……183**

Section 2 :Entre gouvernance et limites des institutions régionales et internationales.185

IV.2.1- Organisations régionales et acteurs internationaux de la sécurisation maritime……185

IV.2.1.1. Les organisations régionales politico-économiques et la mer…….185

IV.2.1.2. Les organisations maritimes régionales……...190

IV.2.1.3. Vue d'ensemble des acteurs internationaux dans la sécurisation maritime régionale……...193

a) Les « acteurs-États occidentaux » : la France et les États-Unis…….193

b) Les organismes internationaux des Nations Unies : les projets du PNUE et de l'OMI……...195

c) Les autres partenaires internationaux……..197

IV.2.2- Une carence des concepts et des moyens pour la sécurisation maritime régionale…198

IV.2.2.1. Une balkanisation des organisations et des projets maritimes régionaux...198

IV.2.2.2. Les problèmes liés au modèle de coopération et d'intégration régionale..200

a) Le passé colonial dans les logiques de regroupements et le fait maritime sécuritaire……...200

b) Le manque de volonté politique des États……...203

Chapitre V : Les réponses en matière de protection de l'environnement……...207

Section 1 : Évolution de l'idéologie de la protection de l'environnement marin……207

V.1.1- De la préservation de la nature à la protection de l'environnement marin : genèse…207

V.1.1.1. De la logique de préservation de la nature… ……..207

V.1.1.2. ... à la protection de l'environnement marin……209

V.1.1.3. De l'idée de la protection de la nature en Afrique ……...210

V.1.2- L'évolution de la réglementation sur la protection de l'environnement marin……...211

V.1.2.1. Aperçu de la réglementation internationale sur la protection de la nature..211

V.1.2.2. … et de l'environnement marin…….214

V.1.2.3. Le cadre théorique régional de la réglementation sur la protection…….215

Section 2 : Pratiques sur la protection de l'environnement marin : réglementations et planifications spatiales……...219

V.2.1- Le cadre juridique national de la protection et ses réponses limitées……..219

V.2.1.1.Les principes consacrés dans les législations nationales pour la protection..219

V.2.1.2. Les limites des législations nationales en matière de protection……..220

V.2.2- Les limites sur les pratiques spatiales et les moyens de la protection…….223

V.2.2.1. La planification spatiale : l'exemple du projet inachevé des AMP au Bénin.224

V.2.2.2. La protection contre les risques côtiers : résistance à l'érosion côtière…..228

V.2.2.3. Les difficultés liées aux moyens de la protection et le rôle des ONG……..229

Conclusion de la Partie II……233

Partie III : ESSAI D'ANALYSE DE L'HÉTÉROGÉNÉITÉ DE LA VULNÉRABILITÉ MARITIME ……...235

Chapitre VI : La vulnérabilité des espaces maritimes……...237

Section 1 : Intérêt, justification du choix des composantes de l'analyse et méthode…..237

VI.1.1- Intérêt, objectifs et justification du choix des composantes de l'analyse……...237

VI.1.1.1. De l'intérêt et des objectifs à appréhender l'hétérogénéité spatiale de la vulnérabilité maritime……..238

VI.1.1.2. Justification du choix des zones d'étude, des indicateurs et des variables..239

VI.1.2- La base de données et la méthode d'évaluation…….243

VI.1.2.1. Les sources et le traitement des données sur les variables des indicateurs.243

VI.1.2.2. La méthode d'évaluation et ses limites……244

Section 2 : Évaluation des indicateurs de la sécurité……248

VI.2.1- Sécurité nautique et conflits d'usage en mer……248

VI.2.1.1. Sécurité nautique (A)……248

VI.2.1.2. Conflits d'usage dans le secteur de la pêche (B)……250

VI.2.2- La protection de la ressource et de l'environnement……..252

VI.2.2.1. Conservation de la biodiversité (C)…….252

VI.2.2.2. Pollution pétrolière en mer (D)……256

Section 3 : Évaluation des indicateurs de la sûreté……260

VI.3.1- Intervention et protection du territoire……260

VI.3.1.1. Surveillance et intervention des marines nationales (E)……..260

VI.3.1.2. Délimitation des frontières maritimes (F)……262

VI.3.2- Trafics et actes illicites……...265

VI.3.2.1. Criminalité maritime (G)…….265

VI.3.2.2. Immigrations clandestines (H)……267

Chapitre VII : La vulnérabilité des espaces portuaires…….271

Section 1 : Évaluation des indicateurs de la sécurité…….271

VII.1.1- Risques de pollutions et des accidents de la navigation……271

VII.1.1.1. Risque de pollution des côtes par les hydrocarbures (I)…….271

VII.1.1.2. Risque des accidents de navires (J)……274

VII.1.2- Sécurité de la navigation……...278

VII.1.2.1. Sécurité du site portuaire (K)……..278

VII.1.2.2. L'état des aides à la navigation (L)……286

Section 2 : Évaluation des indicateurs de la sûreté……293

VII.2.1- L'accessibilité……...293

VII.2.1.1. La sûreté du domaine portuaire : les accès (M)…….293

VII.2.1.2. La sûreté des personnes (N)……300

VII.2.2- La sûreté du navire et sa cargaison……302

VII.2.2.1. La sûreté du navire : sûreté de l'escale (O)……302

VII.2.2.2. La sûreté de la marchandise conteneurisée (P)……..305

VII.2.3- Résultats et discussion sur la notion de vulnérabilité des espaces……310

Conclusion de la Partie III……...315

Partie IV : LES RÉFORMES MULTISCALAIRES SUR LA SÉCURISATION MARITIME RÉGIONALE……...317

Chapitre VIII : La nécessité d'une stratégie nationale de sécurisation maritime : l'identité maritime en question……..319

Section 1 : Les profondeurs des maritimités : une analyse comparative des réalités….319

VIII.1.1- Des maritimités fortes et en expansion……...320

VIII.1.1.1. La Norvège : une maritimité de compétence et de spécialisation…….320

VIII.1.1.2. La Chine : une maritimité géopolitique et géostratégique……325

VIII.1.2- Des maritimités balbutiantes aux profondeurs historiques altérées……...329

VIII.1.2.1. Les traditions maritimes ouest-africaines : pêche maritime artisanale et navigation……..329

VIII.1.2.2. L'effort d'une maritimité régionale à travers la stratégie du transport maritime…….335

VIII.1.3- Des leçons à tirer pour les maritimités du golfe de Guinée…….340

VIII.1.2.3.1. Synthèse comparative des maritimités……340

VIII.1.2.3.2. Des leçons pour la maritimité des pays du golfe de Guinée……..343

Section 2 : Une stratégie nationale de sécurisation maritime……...346

VIII.2.1- Définition de la stratégie nationale de sécurisation maritime…….346

VIII.2.1.1. Stratégie nationale et sécurisation maritime : des concepts à réfléchir…347

a) La stratégie nationale : du « national spatial » au « national théorique »……..347

b) La sécurisation : l'indispensable besoin de sécuriser le littoral et la mer sous pression…….348

VIII.2.1.2. Secteurs prioritaires et objectifs stratégiques pour l'État du golfe de Guinée……..353

VIII.2.1.3. Identification des moyens au service des objectifs stratégiques……356

***a) Logique de gouvernance à réformer : principes de transversalité et de multiscalarité*……...356**

***b) Le ZGML : un outil de planification et de gestion du territoire et des activités ?*.....361**

VIII.2.2- Des scénarios pour les orientations de la politique stratégique……...363

VIII.2.2.1. Activités et conflits d'usages dans l'estuaire du Komo……363

***a) Un espace aux multiples activités*…….365**

***b) Les conflits d'usages : méthodologie d'analyse*……...370**

***c) Analyse des tendances sur les conflits*……..372**

VIII.2.2.2. Les scénarios stratégiques…….373

***a) Scénario 1 : estuaire du Komo comme « ressource spatiale à enjeu » économique*……..373**

***b) Scénario 2 : estuaire du Komo comme « ressource spatiale à enjeu » environnemental*……..377**

***c) Scénario 3 : estuaire du Komo comme « ressource spatiale à enjeu » sécuritaire*…….383**

VIII.2.2.3. Les autres éléments à prendre en compte pour la stratégie nationale…..387

***a) Les vecteurs de transmission et les moyens techniques et financiers*.387**

***b) La mise en œuvre d'un système sécuritaire : la notion du « triple S maritime »*…….390**

VIII.2.2.4. La stratégie nationale de sécurisation maritime en schéma de synthèse..392

Chapitre IX : Du régionalisme de situation au régionalisme de conviction……397

Section1:Le régionalisme de situation:une logique dominante dans le golfe de Guinée397

IX.1.1. Le régionalisme africain : héritage colonial et bilan mitigé……...398

IX.1.1.1. Les origines du régionalisme africain : le cas du golfe de Guinée……398

IX.1.1.2. Le bilan mitigé du régionalisme : le pari de l'intégration en question……401

IX.1.2. Entre politiques d'intégration régionale et considération du fait maritime…..**.....**403

IX.1.2.1. Le domaine maritime: des politiques d'intégration régionales peu maritimisantes……403

IX.1.2.2. Des enjeux maritimes pour une intégration régionale dans le golfe de Guinée…….404

Section 2 : Pour un régionalisme maritime sécuritaire de conviction……..407

IX.2.1. Le fait maritime sécuritaire comme facteur intégrateur des États……..407

IX.2.1.1. La sécurisation maritime à travers l'enjeu de la rationalisation des OR…407

IX.2.1.2. L'Union européenne et sa politique maritime sécuritaire……...410

a) Les conventions sur les mers régionales européennes : OSPAR et Barcelone……411

b) La Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM)…….413

c) Les agences pour la sécurité maritime et des frontières : l'AESM et Frontex……...415

d) La dimension intégrée et géostratégique de la politique maritime européenne……417

e) Les enseignements positifs et les limites du « modèle européen »…..419

IX.2.2. Les ingrédients du régionalisme maritime sécuritaire de conviction……..426

IX.2.2.1. Le caractère politico-idéologique : les 3 piliers de la révolution des mentalités……426

IX.2.2.2. Le caractère spatio-structurel institutionnel……429

Conclusion de la Partie IV……434

CONCLUSION GÉNÉRALE……..437

Bibliographie générale……..443

Annexes……..469

Liste des cartes et figures……..487

Liste des photographies et planches……490

Liste des tableaux et graphiques……..……492

Liste des encadrés……..494

Table des matières……495

l'université nantes angers le mans
PÔLE DE RECHERCHE ET D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

UNIVERSITÉ DE NANTES

Thèse de Doctorat

Daenis OTSA'A NGUEMA

Sécurité et sûreté maritimes dans le golfe de Guinée
Diagnostic et évaluation des politiques pour un apport conceptuel et pratique de la sécurisation maritime régionale

Résumé

Jadis limitée au rôle de simple voie de communication servant à la recherche des nouvelles terres inconnues et à la logique d'un milieu de prélèvement des ressources, l'image des espaces maritimes et de ses activités associées a progressivement muté vers une considération aujourd'hui bien plus polémique. Les enjeux ont également drainé des menaces et risques de vulnérabilité incarnés par le binôme « sécurité-sûreté » dans un domaine où les économies et les populations « se maritimisent » fortement. Cette tendance maritime paradoxale n'a pas épargné les États côtiers du golfe de Guinée (de la Côte d'Ivoire à l'Angola) qui, déjà présents à l'aube des premières négociations ayant conduit à ce que l'on qualifia de « Yalta de la mer » (en référence à la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982), tentent aujourd'hui de trouver des solutions au phénomène de l'insécurité maritime par des réactions bien plus communautaires qu'individuelles. Faisant partie d'une géographie mondiale des régions stratégiques, ils ne peuvent et ne doivent rester en marge de l'accélération des logiques sécuritaires qui nécessitent à différentes échelles une mutualisation commune des moyens de lutte et de prévention. Mais pour eux, si le temps n'est plus à la tergiversation à propos de l'intérêt que représente cette mutualisation commune des efforts, l'heure est au diagnostic des politiques exercées jusqu'à présent et qui ont quelque peu prouvé leurs limites.

En effet, l'insécurité maritime régionale ne se manifeste pas potentiellement et spatialement de la même façon selon les États ou les milieux considérés. Pourtant, malgré une considération disparate de l'enjeu du fait maritime régional, les défis à relever pour la sécurisation maritime sont sensiblement identiques et doivent guider une réflexion profonde sur la conceptualisation et la pratique sécuritaire. Cette disparité des réalités idéologiques, structurelles, matérielles et techniques de la manifestation de la menace et du risque n'est pas assez considérée dans les logiques de coopération régionale qui, par excès d'ambition et d'homogénéisation précipitée du contexte maritime ne tiennent pas compte ou très peu de la nécessité d'une dimension évolutive multiscalaire partant des réalités locales et nationales.

Inscrite dans le champ disciplinaire de la géopolitique et de la géostratégie des mers et des océans, plus précisément de la problématique de l'enjeu maritime sécuritaire, cette réflexion qui porte sur les facteurs nationaux et régionaux de la vulnérabilité maritime par le binôme « sécurité-sûreté » se propose de contribuer au questionnement du « pourquoi sécuriser » mais aussi du « comment sécuriser » à travers quatre axes, à savoir, le diagnostic de la vulnérabilité maritime, l'évaluation des réponses des États pour y faire face, le caractère de l'hétérogénéité spatiale de cette vulnérabilité et de proposer des réformes multiscalaires en vue du régionalisme maritime sécuritaire de conviction.

Mots clés

Sécurité, Sûreté, Sécurisation, golfe de Guinée, Vulnérabilité maritime, Vulnérabilité spatiale hétérogène, Coopération maritime régionale

Maritime Safety and Security in the Guinea Gulf
Diagnostic and evaluation of the policies for a conceptual and practical contribution to regional maritime security

Abstract

One limited to the simple role of communication channel used to search for new unknown lands with the use of resources, maritime spaces and their related activities have gradually evolved into a controversial topic today. The issues have also presented threats and risks of vulnerability, associated with binomial "safety-security", in a field where economies and populations have a strong maritime emphasis. This paradoxical maritime trend has not been overlooked by the coastal State of the Gulf of Guinea (the Ivory Coast to Angola), which were already involved at the beginning of the negotiations which led to what was called, the "Yalta sea" (in reference to the Montego Bay Convention of December 10, 1982). Today, they are trying to find solutions to the phenomenon of maritime insecurity through more community responses rather than individual ones. As part of global geography of strategic regions, they cannot and must not remain on the sidelines of the acceleration of security and logistics, which require different levels of communal sharing of control and prevention methods. But, while it is no longer time for the prevarication of communal sharing efforts, it is time for the assessment of policies used up to now, which have, to some degree, shown to be limited.

In fact, regional maritime insecurity is not potentially or spatially manifested in the same way, according to the States or regions considered. Yet, despite a disparate consideration of the regional maritime issues, maritime security challenges to be addressed are virtually the same and should guide an in depth study of conceptualization and practical security. This disparity of ideological, structural, material, and technical realities of the manifestation of threat and risk is not adequately addressed in regional cooperation, which by its excessive ambitions and homogenization of the maritime context, hardly takes into account the necessity of an evolutive multi-scalar dimension, based on local and national realities.

Within the disciplinary field of geopolitics and maritime geostrategies, and more specifically, the issues of maritime security, this study, which considers national and regional factors of maritime vulnerability through the "Safety-Security" binomial, offers a contribution to the question, "why provide security", but also "how to provide security", across four strategies: the diagnosis of maritime vulnerability, the evaluation of responses of States to address it, the spatial heterogeneity of this vulnerability, and to propose multiscalar reforms in light of maritime security regionalism.

Keywords

Safety, Security, Securization, Gulf of Guinea, Maritime Vulnerability, Heterogeneous Spatial Vulnerability, Regional Maritime Cooperation