

Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes au port autonome de Pointe-Noire (République du Congo)

Nice Michée Issang

▶ **To cite this version:**

Nice Michée Issang. Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes au port autonome de Pointe-Noire (République du Congo). Géographie. Université de Nantes, 2021. Français. ⟨NNT : 2021NANT2028⟩. ⟨tel-05398846⟩

HAL Id: tel-05398846

https://theses.hal.science/tel-05398846v1

Submitted on 4 Dec 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

THESE DE DOCTORAT DE

NANTES UNIVERSITE

ECOLE DOCTORALE N° 598
Sciences de la Mer et du littoral (ED-SML)
Spécialité : *Géographie et Aménagement Régional*

Par Nice Michée ISSANG

« Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes au port autonome de Pointe-Noire (République du Congo) ».

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 1 Décembre 2021.

Unité de recherche : Laboratoire Littoral – Environnement – Télédétection – Géomatique (LETG) UMR 6554 CNRS

Rapporteurs avant soutenance :

Yolande BERTON OFOUEME Professeur des universités, Université Marien Ngouabi (Congo).
Colette RANELY VERGE-DEPRE Maître de conférences HDR, Université des Antilles (Martinique).

Composition du Jury :

Président : **Amadou DIOP** Professeur des universités, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal).
Examinateurs : **Clémence DITENDO** Maître de conférences CAMES, Université Marien Ngouabi (Congo).
Patrick CHAUMETTE Professeur des universités émérite. Université de Nantes (France).

Directeur de thèse : **Michel DESSE** Professeur des universités, Université de Nantes (France).

Dédicaces

Il m'est particulièrement important de profiter de cette occasion, pour présenter ma profonde gratitude à tous ceux qui me sont chers.

Je dédie ce travail à ***JESUS-CHRIST***, afin qu'Il m'accorde sa Grâce de manière à ce que, ce doctorat soit un plus dans toute ma carrière professionnelle.

A mes parents aimables et respectifs, Mr. *ISSANG Lumière Jean-Félix* et Mme *ISSANG Denise Emmanuelle*, deux êtres dont j'en suis fière, et que je porte à cœur.

A toute la famille *ISSANG* notamment ma sœur et mes trois frères pour votre soutien, votre affection, dévouement, générosité, toujours renouvelés. Particulièrement à ma sœur *Eli* et ma future progéniture, que ce travail leurs serve de modèle dans l'avenir.

Remerciements

L'humilité étant la caractéristique des hommes d'exception et de mérite, nous ne pouvons commencer cette thèse sans remercier certaines personnes qui ont contribué de près ou de loin à son élaboration. Je remercie sincèrement :

Le DIEU Tout Puissant, le Créateur, le Miséricordieux, de m'avoir donné la grâce, la force, l'intelligence et la volonté tout au long de ces années d'études. Grâce à Lui, je réalise en ce jour le rêve de plusieurs années de travail, de réflexion, de patience et de persévérance récompensées par un diplôme de troisième cycle.

Mes remerciements vont à mes parents Mr et Mme *ISSANG*, qui depuis mon enfance ont su me donner un amour inconditionnel, une éducation, un soutien ininterrompu, merci de tout cœur père et mère pour votre générosité. Ce travail est aussi le vôtre.

Je remercie ma famille précisément mes frères et sœurs pour votre amour, vos prières, vos conseils et tous ceux qui ont participé moralement et financièrement à ma formation.

Je remercie tous mes proches, amis qui ont toujours été là pour moi sans oublier Mr *Prosper MPOURI* pour le soutien qu'il m'a apporté et son hospitalité tout au long de mon séjour au port autonome de Pointe-Noire.

Grand merci au professeur *Michel DESSE*, un exceptionnel Directeur de thèse, pour l'encadrement, les encouragements, la disponibilité et son professionnalisme dont il a fait preuve, l'aide dans le recueil des informations, la générosité et l'accompagnement dans la finalisation de ce travail. Ensuite, à l'ensemble du corps professoral de l'Université de Nantes.

J'adresse ma profonde gratitude au professeur *Amadou DIOP*, membre du Comité de Suivi Individuel de thèse, qui a encouragé mon inscription en thèse et m'a motivée chaque jour à avancer un peu plus malgré mes contraintes personnelles. Sans omettre le professeur *Patrick CHAUMETTE*, membre également du Comité de Suivi Individuel de thèse, pour ses orientations et conseils.

Cette formation doctorale s'est nourrie des enseignements que j'ai eu à recevoir au Laboratoire Littoral Environnement Télédétection Géomatique (LETG). Je remercie tous les responsables et encadreurs du LETG pour leur cordialité et disponibilité. J'exprime également mes remerciements à l'administration de l'Ecole Doctorale Sciences de la Mer et du Littoral (SML) de l'Université de Nantes au sein de l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN).

A tous ceux qui m'ont apporté leur aide, encouragement et soutien durant tout mon parcours doctoral, sans avoir pu énumérer leurs noms, je vous prie de recevoir, l'expression de mon inestimable gratitude. Que l'Eternel se souvienne de vous.

Merci infiniment.

Résumé

Les échanges commerciaux internationaux conséquents à la mondialisation de l'économie, ont fait des modes de transport maritime l'épine dorsale de l'économie mondiale. Ce paradigme va être intentionnellement impacté par les attentats du 11 septembre 2001, qui ont exacerbé le caractère vulnérable de la chaine de transport maritime, liée à l'acheminement en contrebande de marchandises interdites. Il est évident que la poursuite de ces objectifs doit être conciliée avec le renforcement des mesures de sûreté visant à remédier aux failles du système qui le rendent vulnérables.

La plupart des nouvelles mesures de sûreté maritime émanent d'un aboutissement à l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) et, d'une bonne partie complétant ledit code. Dans certains pays d'Afrique telle que la République du Congo, les enjeux sont de tailles en termes, notamment celles concernant la gestion et l'exploitation portuaires orientées vers la sûreté portuaire qui représentent de nos jours, un levier de compétitivité et d'attractivité. C'est fort de ce constat qu'il nous a paru opportun d'analyser la sûreté portuaire en République du Congo.

En effet, il a été constaté plusieurs difficultés au niveau du port autonome de Pointe Noire (PAPN) dues aux banditismes organisés qui interviennent dans plusieurs autres pays de la CEEAC (Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale). C'est dans ce contexte que nous nous sommes intéressés au travail que mène les autorités du PAPN dans la mise en place d'une série de mesures destinées à réduire les risques au niveau des différents maillons du réseau du transport maritime en République du Congo.

Mots clés :

Sécurité, sûreté, insécurité maritime, piraterie maritime, Afrique centrale, République du Congo, port autonome de Pointe-Noire.

Abstract

The international trade flows resulting from the globalization of the economy, have made maritime transport modes the backbone of the world economy. This paradigm will be intentionally impacted by the attacks of September 11, 2001, which exacerbated the vulnerable nature of the maritime transport chain, linked to the smuggling of prohibited goods. It is obvious that the pursuit of these objectives must be reconciled with the strengthening of security measures aimed at remedying the flaws in the system which make it vulnerable.

Most of the new maritime security measures result from the adoption of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code), and much of it supplementing this code. In some African countries such as the Republic of the Congo, the stakes are high in terms, in particular those concerning port management and operation oriented towards port security which nowadays represent a lever of competitiveness and attractiveness. It is on the strength of this observation that it seemed opportune to us to analyze port security in the Republic of Congo.

Indeed, several difficulties were noted at the level of the Autonomous Port of Pointe Noire (PAPN) due to organized banditry which intervenes in several other countries of the ECCAS (Economic Community of Central African States). It is in this context that we were interested in the work that the PAPN authorities are carrying out in the implementation of a series of measures intended to reduce the risks at the level of the various links of the maritime transport network in the Republic of Congo.

Keywords :

Security, safety, maritime insecurity, maritime piracy, Central Africa, Republic of the Congo, autonomous port of Pointe-Noire.

Sommaire

Dédicaces. **Page 2**

Remerciements. **Page 3**

Résumé. **Page 5**

Abstract. **Page 6**

Sommaire. **Page 7**

Liste des acronymes et des abréviations. **Page 8**

Introduction générale. **Page 11**

Première partie. L'insécurité maritime au port autonome de Pointe-Noire (République du Congo). **Page 41**

Chapitre 1. Les atteintes à la sécurité maritime au port autonome de Pointe-Noire et dans la sous-région. **Page 43**

Chapitre 2. Les atteintes à la sûreté maritime au port autonome de Pointe-Noire et dans la sous-région. **Page 102**

Deuxième partie. L'existence d'un cadre juridique pour la sécurité et la sûreté du transport maritime en République du Congo. **Page 166**

Chapitre 3. Situation juridique du Congo dans un contexte sous régional tendu. **Page 167**

Chapitre 4. Le mécanisme de sécurisation maritime en République du Congo. **Page 241**

Troisième partie. Les reformes à venir pour améliorer la sécurité, la sûreté et l'économie maritimes en République du Congo. **Page 280**

Chapitre 5. Contributions aux solutions d'amélioration de l'économie maritime au Congo Brazzaville. **Page 282**

Chapitre 6. Contributions aux solutions d'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes au Congo Brazzaville. **Page 331**

Conclusion générale. **Page 376**

Bibliographie. **Page 380**

Annexes. **Page 405**

Liste des cartes et des figures. **Page 420**

Liste des photographies et des planches. **Page 421**

Liste des tableaux et des graphiques. **Page 423**

Table des matières. **Page 425**

Liste des acronymes et des abréviations

AEM. Action de l'Etat en Mer

AFP. Afrique France Presse

AISM. Association Internationale de Signalisation Maritime

APEC. Asia Pacific Economic Cooperation : Coopération économique Asie pacifique

APPA. Association des pays producteurs de pétrole en Afrique

ASP. Port Security Officer : L'agent de sûreté du port

BIVAC. Bureau Inspection Valuation Assessment Control : Bureau Inspection Evaluation Contrôle

B/OIT. Bureau/Organisation International du Travail

BMI. Bureau Maritime International

CAAC. Côte Atlantique de l'Afrique Centrale

CCC. Conseil Congolais Chargeur

CCI. Chambre de Commerce et de l'Industrie

CDS. Conseil de Défense et de Sécurité

CEDEAO. Communauté Economique des Etats de l4afrique de l'Ouest

CEDH. Convention Européenne des Droits de l'Homme

CEEAC. Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale

CEMAC. Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale

CEPP. Contrat d'Exploitation et de Partage de Production

CFCO. Chemin de Fer Congo Océan

CGG. Commission du Golfe de Guinée

CMC. Centre Multinational de Coordination/Coopération

CNC. Capitaines à la Navigation Côtière

CNUCED. Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

CNPC. China National Petroleum Corporation : Société nationale chinoise du pétrole

COMIFAC. Commission des Forêts de l'Afrique Centrale

COPAX. Conseil de Paix et de Sécurité

COREP. Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée

CPP. Code de Procédure Pénale

CRESMAC. Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique Centrale

CRESMAO. Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest

CSCAP. Concept de la Sécurité et de la Pratique du Maintien de la Paix

CSC. Centre de Surveillance et de Contrôle/Côtière

CSI. Container Security Initiative : Initiative sur la Sécurisation des Conteneurs

CSO. Company Security Officer : Agent de Sûreté de la Compagnie

C-TPAT. Custom-Trade Partnership Against Terrorism : Partenariat Douanier Contre le Terrorisme

DGFR. Direction Générale du Fonds Routier

DIGANAC. Direction générale de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile

DIGMAR. Direction Générale de la Marine Marchande

DIGNF. Direction Générale de la Navigation Fluviale

DIGTT. Direction Générale du Transport Terrestre

DOS. Déclaration of Security : Déclaration de Sûreté

DOM. Direction des Opérations Maritimes

FAO. Food and Agriculture Organization of the United Nations

GG. Golfe de Guinée

INN. Pêche Illégale, Non déclarée, Non règlementée

IP. Installation Portuaire

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

ISPS. International Ship and Port Facility Security

ISSC. International Ship Security Certificate : Certificat international de sûreté du navire

IRIN. Integrated Regional Information Networks : Réseaux d'information régionaux intégrés

MSC. Comité de la Sécurité Maritime

MEND. Mouvement pour l'émancipation du delta

MTACMM. Ministère de Transports de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande

OCDE. Organisation de Coopération et de Développement Economique

ODD. Objectifs du Développement Durable

OHI. Organisation Hydrographique Internationale

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

OMD. Organisation Mondiale des Douanes

OMI. Organisation Maritime Internationale

ONUDC. Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

PAPN. Port Autonome de Pointe-Noire

PECC. Pacific Economic Cooperation Council : Conseil de coopération économique du Pacifique

PCP. Politique Commune de la Pêche

PFSA. Port Facility Security Assessment : Plan de sûreté de l'installation portuaire

PFSO. Port Facility Security Officer : Principal agent de sûreté portuaire

PIB. Produit Intérieur Brut

PND. Plan National de Développement

PNT. Plan National des Transports

PPI. Plans Particuliers d'Intervention

PPP. Partenariat Privé Public

RSO. Recognized Security Organization : Organisme de Sûreté Reconnu

SADC. Southern African Development Community : Communauté de développement de l'Afrique australe

SAR. Search And Rescue : Chercher et sauver

SCLOG. Société Commune de Logistique

SCPF. Statement of Compliance of a Port Facility : Déclaration de conformité de l'IP

SECMAR. Défense, Sécurité et sûreté Maritime

SINOPEC. China Petrochemical Corporation : Société pétrochimique de Chine

SSA. Ship Security Assessment : Plan de sûreté du navire

SSO. Ship Security Officer : Agent de sûreté du navire

SSR. Ship Security Records : Registres de sûreté/des activités

SHN. Service Hydrographique National

SID. Seafarers Identity Documents : Documents d'identité des gens de mer

TDR. Termes de Références

UNESCO. Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture

UPC. Union pour la Paix en Centrafrique

ZAR. Zone Accès Restreint.

Introduction générale

1. Annonce du sujet.

Les échanges commerciaux internationaux conséquents à l'économie mondiale, ont fait des modes de transport terrestre, ferroviaire, aérien, et notamment du transport maritime l'épine dorsale de ce commerce. En effet, 8,7 milliards de tonnes de frets parcourent les océans annuellement selon la CNUCED 2012. La libre circulation des échanges mondiaux, qui sont acheminés pour l'essentiel à bord d'une vaste flotte composée de navires très divers, a joué un rôle moteur dans l'amélioration de la prospérité mondiale enregistrée durant la seconde moitié du 20ème siècle[1]. Le contrôle et le suivi des obstacles aux échanges et la baisse des droits de douane[2] ont facilité le développement d'une économie mondialisée et de plus en plus interconnectée. Ledit florissant paradigme de la prospérité mondiale est pour l'essentiel fondé sur des filières de transport et de commerce pratiquement dépourvus d'entraves jusqu'en septembre 2001.

En effet, ce paradigme va être intentionnellement enfoncé un jour avec les premières réactions[3] des Etats aux terribles attentats du 11 septembre 2001 perpétrés contre les tours jumelles du World Trade Center de New York par des agents d'Al-Qaeda qui ont visé les transports aériens. Pour la première fois dans leur histoire, les États-Unis ont complètement fermé leur espace aérien aux avions civils. Cette décision pouvait se comprendre dans la mesure où des avions civils avaient servi de vecteurs pour ces attentats. Cependant, s'il continuait à faire l'objet de mesures de sûreté renforcées, le secteur maritime était resté relativement épargné par ces mesures à l'époque. En dépit de la fermeture temporaire des ports de la région de New York et de l'interdiction de certains navires au lendemain des attentats, les échanges n'ont pas été perturbés, les flux de conteneurs et de marchandises en vrac, qui alimentent l'économie mondiale, avaient continué à être acheminés sans entraves. Le renforcement des organisations terroristes au niveau mondial ont poussé les autorités à

[1] CNUCED, 2012.

[2] Le 1er janvier 1995, l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) composée de 128 pays, induite de l'accord de Marrakech lors de la conférence clôturant le cycle des négociations commerciales, a remplacé le GATT *(accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. En anglais General Agreement on Tariffs and Trade)* qui qui existait depuis 1947 (23 pays), en tant qu'organisation chargée de superviser le système commercial multilatéral et harmoniser les politiques douanières des parties signataires. Les pays qui avaient signé le GATT étaient officiellement appelés "parties contractantes au GATT". Les pays qui ont signé les nouveaux Accords de l'OMC (qui englobent la version révisée du GATT, appelée GATT de 1994) sont officiellement devenus "Membres de l'OMC". Au lieu de 128 en 1995, aujourd'hui ces pays sont au nombre de 164 depuis le 29 juillet 2016. Le but de l'accord est de favoriser autant que possible la bonne marche, réduire les obstacles de libre échange par l'égalité des traitements en Etats signataires, interdiction d'établir une discrimination entre partenaires commerciaux. Voir le site https://www.wto.org/french/thewto_f/gattmem_f.htm et https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_général_sur_les_tarifs_douaniers_et_le_commerce

[3] Par la fermeture temporaire des ports et aéroports, le renforcement des mesures de sûreté dans les ports, les frontières maritimes et terrestres.

renforcer la surveillance des transports maritimes[4], et ce pour de multiples raisons énumérées dans les lignes suivantes.

Ce secteur se caractérise en effet, par l'origine extrêmement diversifiée de sa main d'œuvre internationale et une gamme très large de marchandises dont la provenance, la description et les réels destinataires restent souvent remarquablement indéterminés[5]. Le système se caractérise aussi par des filières de transport international qui relient des milliers d'intermédiaires[6] et des navires immatriculés dans plusieurs pays, dont certains ignorent souvent d'honorer leurs obligations et responsabilités internationales.

Par ailleurs, la chaine de transport maritime se caractérise une fois de plus par sa vulnérabilité ou son insécurité liée à l'acheminement en contrebande de drogues ou de marchandises illégales. En dépit de cela, ce système continue à apporter une contribution essentielle à l'accroissement de la prospérité de l'économie et des échanges mondiaux, par rapport aux autres modes de transports. C'est pour toutes ces raisons que le transport international de marchandises par voie maritime est rapidement passé au premier rang des priorités de la lutte internationale contre le terrorisme et la piraterie. C'est donc à juste titre qu'il faille éviter d'entraver la libre circulation des marchandises en imposant des mesures draconiennes de sûreté afin que la communauté mondiale reste persuadée que le triple objectif de facilitation des échanges, d'efficacité/d'efficience et de rapidité des transports en général et du transport maritime en particulier reste aussi porteur de croissance qu'avant les évènements du 11 septembre 2001. Il est toutefois devenu évident que la poursuite de ces objectifs doit être conciliée avec le renforcement des mesures de sûreté visant à remédier aux failles du système qui le rendent vulnérables aux attentats. La plupart des nouvelles mesures de sûreté maritime émanent de deux sources suivantes :

La première vague de mesures, qui a abouti à l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) est issue des négociations tenues en

[4]Aux effets sur les échanges d'un renversement de conjoncture généralisé, sont venus s'ajouter des coûts directs résultant des attentats du 11 septembre sous forme d'un relèvement de la tarification des transports et de la manutention, des primes d'assurance, des tarifs douaniers, la suppression des goulets d'étranglement, d'un allongement des délais d'attente dans les ports et les aéroports comme au passage des frontières terrestres, à une augmentation des dépenses en équipements et en personnel de sécurité, la hausse des coûts frictionnels des échanges pour les entreprises privées et l'obligation pour les entreprises de se doter du matériel antipollution, cette augmentation des dépenses du secteur privé est source d'avantages pour la collectivité (meilleure qualité de l'environnement dans un cas, et moindre risque d'attentats, dans l'autre) Si les organes du secteur public doivent faire face à une hausse des coûts frictionnels, par exemple dans le cas où des programmes supplémentaires de formation seraient mis en place pour améliorer l'efficience des douanes dans les situations d'urgence, ces hausses devront être financées par le biais d'un relèvement des frais imposés aux usagers, d'une augmentation des impôts ou d'une réduction des dépenses de l'État. Bilan 2002 de l'Organisation de Coopération et de Développement économique (OCDE), voir aussi le site https://www.oecd.org/fr/economie/perspectives

[5] Par les administrations portuaires. Impossible de les quantifier et difficile qu'un port sache tous les destinataires des marchandises qu'il importe.

[6] Exemples transitaires, etc.

décembre 2002 par l'Organisation maritime internationale. Ce Code apporte des modifications à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Quant à la seconde série de mesures, qui pour une bonne part complète le code ISPS, elle a été définie et adoptée par les États-Unis, à la suite de leur propre analyse des causes de la vulnérabilité des transports maritimes[7].

Comme partout ailleurs, la sûreté dans les ports africains est caractérisée par une grande diversité. Elle englobe les défis conventionnels tels que les insurrections, les conflits axés sur les ressources et le repli identitaire[8], et le rétablissement de la stabilité après un conflit tout aussi bien que les menaces croissantes entraînées par la piraterie, le trafic de la drogue, l'extrémisme violent (exemple brigandage) et la criminalité organisée qui s'implante dans les bidonvilles urbains de l'Afrique. Autant les ports facilitent l'implantation des industries qui contribuent fortement à l'économie, ils sont également à l'origine des phénomènes désagréables générés par la croissance des ports qui incluent le vol des cargaisons, la piraterie et les attentats terroristes.

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Facility Security [ISPS] Code), qui est entré en vigueur en République du Congo en 2004, attribue des responsabilités aux gouvernements, aux compagnies de navigation, au personnel de bord et au personnel portuaire pour « déceler les menaces contre la sécurité et la sûreté portuaires, et prendre des mesures de prévention contre les incidents sécuritaires affectant les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international ».

L'amélioration des méthodes de gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur des transports maritimes en Afrique. Sans une nette amélioration de la sûreté portuaire, bon nombre de ports seront dans le monde de plus en plus marginalisés et desservis que par des navires collecteurs, surtout avec la montée des menaces d'actes illicites. En l'absence d'une efficacité sécuritaire des ports, de nombreux pays côtiers d'Afrique seraient de fait considérés comme d'accès difficile. Ainsi, les accords internationaux en matière de sûreté portuaire et de protection environnementale ne doivent pas être négligés en Afrique. L'application de mesures visant à améliorer la sécurité, et notamment du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) requiert une attention soutenue.

[7] Résolutions complémentaires prises par les USA évoquées dans la partie deux de la thèse.

[8] Tribalisme, conflits entre ethnies pour les ressources (forestières, halieutique, etc.).

Dans certains pays de l'Afrique telle que la République du Congo précisément, les enjeux sont de tailles en termes de gestion et d'exploitation portuaire orientées vers la sûreté portuaire qui représente de nos jours, un levier de compétitivité et d'attractivité. C'est fort de ce constat qu'il nous a paru opportun d'analyser la gestion de la sûreté et de la sécurité maritimes/portuaires en République du Congo. En effet, il a été constaté comme difficultés au niveau du Port Autonome de Pointe Noire (PAPN) qui dessert plusieurs autres pays de la CEEAC[9], des facteurs de risques liés à l'encombrement ou congestion portuaire qui se produit généralement lorsque le trafic dépasse la capacité d'accueil, d'insécurité et du non-respect des règles de sûreté portuaire, le tout se traduisant par des risques liés aux vols, à l'accroissement du trafic illégal, aux pillages des marchandises, et à la corruption des agents de sûreté et sécurité.

Ainsi, il nous parait important de faire un focus sur le Congo, pays dans lequel est situé le PAPN, et une présentation historique et géographique du Port dans le souci de mener à bien notre étude avant d'entamer les différents objectifs de notre réflexion.

1.1. Vue d'ensemble de la République du Congo.

La République du Congo est limitrophe du Gabon, du Cameroun, de la République Centrafricaine, de la République Démocratique du Congo (RDC) avec laquelle il est séparé en partie par le fleuve Congo[10], et du Cabinda (Angola) (voir la carte n°1). Le Congo a été aussi connu sous le nom de la République Populaire du Congo dans la période allant de 1969-1992.

Concernant sa géographie physique, il s'étend sur 342.000 km2, bordé par l'océan Atlantique, sur une façade longue de 180 km, et traversé par l'équateur. Il est situé au cœur du continent africain, en Afrique Centrale.

Le relief est constitué de trois ensembles : le bas Congo, bourrelet montagneux côtier *(massif du Mayombe),* région des collines et des montagnes peu élevées qui séparent l'étroite plaine littorale *(180 km de façade sur l'atlantique, où débouche le Kouilou)* de l'intérieur du pays. La cuvette congolaise formant une plaine alluviale semi-aquatique. Enfin, au nord-ouest de cette zone marécageuse, des vastes plateaux gréseux *(Batéké et Konkouya, 1.040 m au mont du Leketi)* séparent le Bassin du Congo de celui de l'Ogooué, au Gabon. Couverts de savanes,

[9] **CEEAC** : (L'Angola, le Burundi, le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Congo Démocratique, le Gabon, la Guinée Equatoriale, le Rwanda, Sao Tome & Principe et le Tchad). Différent de la **CEMAC** (Cameroun, RCA, Congo BZV, Gabon, Guinée Equatoriale et Tchad). Par contre, des experts planchent sur les avant-projets de textes de Traité constitutif devant déboucher sur la fusion des deux entités communautaires pour donner naissance à une seule et unique Communauté Economique Régionale en Afrique centrale **(CERAC).** Le sujet est en débat entre des experts de la CEEAC et de la CEMAC réunis du 9 au 13 novembre 2020 par visioconférence au sein du Comité de pilotage de la rationalisation des Communautés économiques régionales en Afrique centrale **(Copil/CER-AC).**

[10] Le Congo est parfois appelé Congo-Brazzaville (BZV) pour éviter de le confondre avec la RDC aussi appelée Congo-Kinshasa située en face du Congo-BZV.

ils sont cloisonnés par les forêts galeries ou par les marécages qui accompagnent les affluents navigables du fleuve Congo.

Arrosé fréquemment et abondamment par les pluies tropicales, le Congo a des nombreux et puissants cours d'eau. Outre le fleuve Congo, le plus important au monde après l'Amazonie en termes de débit[11], on compte plus d'une trentaine d'autres fleuves et rivières navigables tels que le Kouilou/Niari, la Bouenza, l'Alima, la Sangha, la Likouala Mossaka, la Ngoko, la Léfini, la Nkéni et la Loufoulakari qui arrosent l'ensemble du pays. Ce qui fait de ce pays une des terres les plus fertiles en Afrique.

Grâce à leurs faunes et à leurs flores, les forêts congolaises figurent parmi les plus riches au monde. On y trouve une diversité d'essence de bois rares et très recherchés (limba, acajou, sapelli, sipo, okoumé, etc…), ainsi que des espèces animales en voie de disparition comme le gorille et le zèbre. Cette biodiversité fait du bassin du Congo le réservoir de diverses espèces endémiques et le plus grand poumon d'oxygène du monde après l'Amazonie[12].

Son climat, le Congo connaît sur presque toute son étendue, un régime pluviométrique de type équatorial : températures et pluies maximales entrecoupées[13] de saisons sèches aux températures plus douces. Sur une année, les types de saisons qui prévalent au Congo sont les suivantes :

-La grande saison de pluie d'octobre à décembre ; température élevée allant de 25° à 35° avec des pluies abondantes de l'ordre de 150mm[14] ;

-La petite saison sèche de janvier et février ; absence de pluies mais températures élevées ;

-La petite saison de pluie de mars à avril ; températures élevées et pluies fréquentes ;

-La grande saison sèche du 15 mai au 15 septembre ; absence de pluies et températures nettement moins élevées de l'ordre de 8 à 10°C.

Le nord du pays subit l'influence de l'équateur avec une pluviosité plus forte et plus régulière. *Il faut mentionner que le Congo est traversé par l'Equateur*. Les températures, en saison des pluies, y sont sensiblement plus élevées que dans le Sud (de 5° à 10°).

La population du Congo est essentiellement composée des Bantous (Mbochis, kongo, Téké, etc.) et de quelques minorités, notamment les peuples autochtones (Pygmées) qui font au total

[11] Le débit est la quantité et le déplacement d'une grandeur qui traverse une surface donnée par unité de temps. Le terme débit quantifie alors le volume d'eau qui traverse une surface, une section transversale de l'écoulement, par unité de temps (débit du fleuve Congo 39 610 m³/s).

[12] Bilan, 2016, de la Banque Postale, sur le Congo Brazzaville, un regard sur le Congo. Sa géographie physique, son climat, son art, sa population, son économie, ses distances entre les principales villes, ses températures et plan de Brazzaville, pp 1-4. Voir aussi le Site : www.congopage.com Guide carré, 2016, Annuaire Officiel sur la chambre de commerce, d'industrie, d'agriculture et des métiers de Pointe-Noire.

[13] Se confondent entre elles. Il peut faire très chaud, et la température change complètement à cause d'une pluie tombe brusque.

[14] Quantité d'eau tombée en moyenne enregistrée lors des pluies (zone littorale)

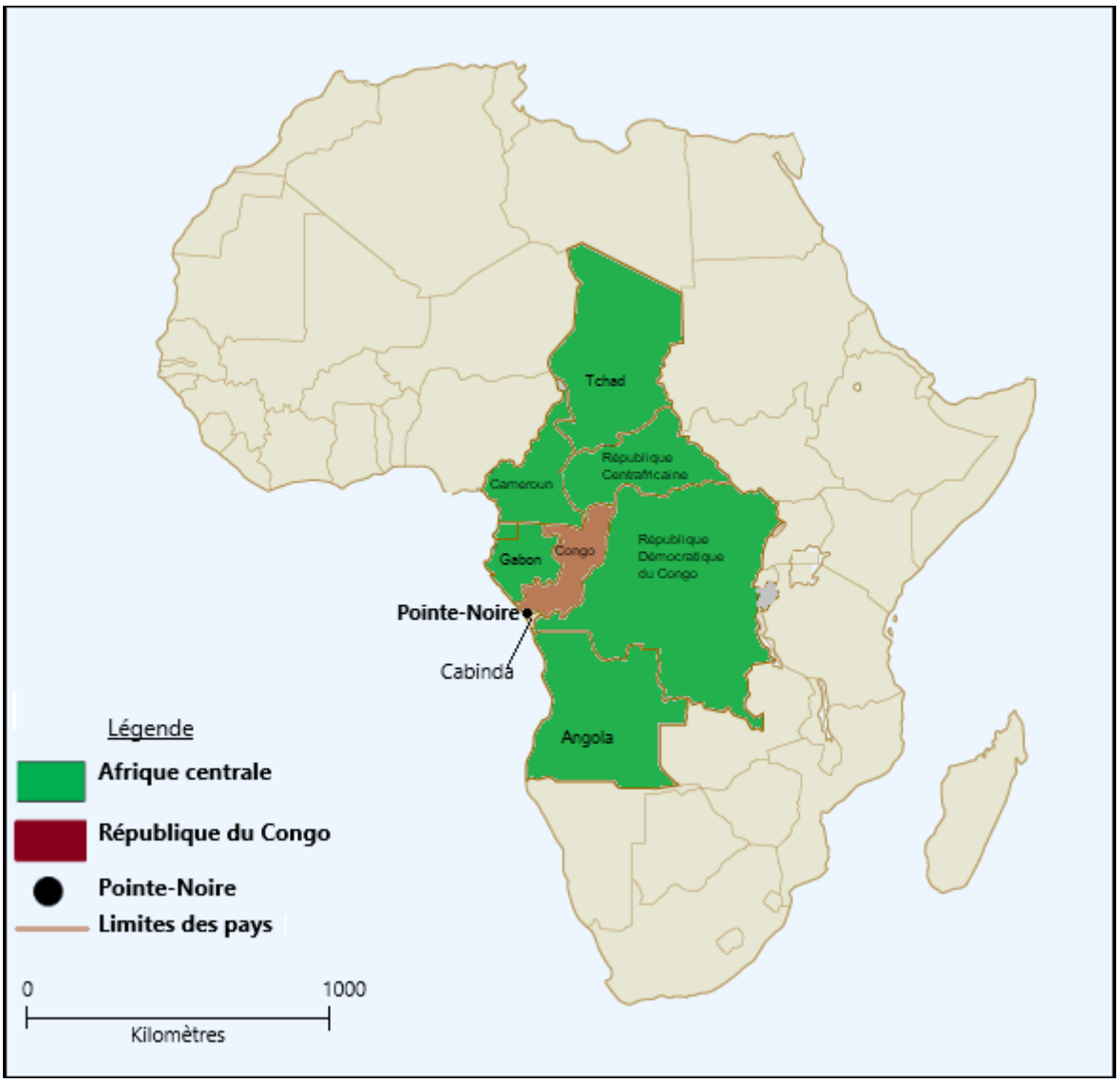
5 721 085 habitants[15] (en 2021). Cette population est inégalement répartie : 70% se concentre dans le sud du pays, sur le littoral, sur la rive du Congo. Dolisie, Ouesso et Nkayi sont les trois autres villes importantes. Le Congo est l'un des pays les plus urbanisés d'Afrique[16].

Economiquement, la République du Congo compte parmi les pays membres de l'Union Africaine, de le CEMAC et de la CEEAC. Son histoire remonte à la découverte de l'embouchure du Congo par le portugais Diego Cao (1483). L'explorateur français Pierre Savorgnan de Brazza d'origine italienne, qui signa lors de son deuxième voyage (1882) avec Onkoo llôo Premier (roi d'une des ethnies congolaises), au nom du gouvernement français, le traité liant le Congo à la France[17]. En 1883, le Lieutenant Cordier fonde Pointe-Noire l'actuelle capitale économique du Congo et *la ville dans laquelle est situé le Port Autonome de Pointe-Noire*. Elle est située à l'extrême sud du pays, sise à l'ouest de l'Afrique, sur la façade atlantique, la ville constitue le débouché naturel d'un axe de communication prépondérant entre l'Afrique centrale et les eaux internationales. A ce titre, la ville représente pour le pays un poumon économique[18] alimenté par l'activité du terminal pétrolier de Djéno et de son port en eau profonde.

En effet, plaque tournante[19] du commerce international pour le Congo et son hinterland, le PAPN, dans un environnement de développement du commerce international très concurrentiel, ressent le besoin de se rendre plus compétitif en vue d'acquérir de nouvelles parts du marché. Il met ainsi en œuvre, depuis des années, différentes stratégies, afin de fidéliser sa clientèle et de se rendre plus moderne. Il est également à la fois le port d'origine, de transbordement et de transit d'une partie du trafic maritime mondial[20].

[15] Centre ou institut national de la statistique et des études économiques du Congo (CNSEE).
[16] Bilan 2016 sur les enquêtes et recensements généraux de la population congolaise à l'institut national des statistiques (INSEE), site : www.adiac-congo.com
[17] https://fr.wikipedia.org/wiki/Pierre_Savorgnan_de_Brazza
[18] Panorama sur le Congo Brazzaville, site : www.congopage.com
[19] Les relations que le Port entretient avec les ports des pays voisins et autres pays étrangers
[20] Christian MALIKI, 2013, thèse en Géographie humaine et économique, sur Le Port Autonome de Pointe-Noire et son arrière-pays, 48 p.

Carte n°1. Localisation de la zone d'étude, la ville de Pointe-Noire, lieu de construction du Port. Source : Réalisation de Nice Miché ISSANG, 2021.



1.2. Historique et situation géographique du Port de Pointe-Noire.

Selon une possibilité qui avait été mise en œuvre[21], un tracé beaucoup plus court et plus direct permettrait d'atteindre deux baies bien abritées (les baies jumelles de Loango et celle de Punta-Négra) et possédant des eaux profondes. En 1914, le décret autorisant la construction du chemin de fer Congo-Océan et des deux ports : Brazzaville sur le fleuve Congo et Punta-Négra appelée aujourd'hui Pointe-Noire sur le Golfe de Guinée, est signé à Paris.

[21] Historique de la ville de Pointe-Noire, site : www.congopage.com
Guide carré, 2016, Annuaire Officiel sur la chambre de commerce, d'industrie, d'agriculture et des métiers de Pointe-Noire.

Situé sur la côte occidentale de l'Afrique, par 4°47 de latitude Sud et 11° de longitude Est, à 150 km au nord de l'embouchure du Congo, le Port de Pointe-Noire est le seul port maritime de la République du Congo. C'est un port extérieur gagné sur la mer, construit au sud de la baie du cap naturel de Pointe-Noire, renforcé et prolongé par une digue. Autrefois appelé « Poumon économique de l'Afrique Equatoriale Française (AEF)[22] », il est aujourd'hui connu comme la « Porte océane de l'Afrique centrale[23] ».

Achevé en 1934, pour servir de terminal maritime au Chemin de Fer qui relie le fleuve Congo à l'Océan Atlantique, le Port de Pointe-Noire constitue un maillon essentiel du système multimodal de transports comprenant des voies maritime, ferroviaire, fluviale et routière. Ce système forme une chaîne vitale pour les économies des pays de la sous-région d'Afrique centrale. Il dessert en effet un vaste hinterland de 4 millions de km2, peuplé d'environ 180 millions d'habitants (en Afrique centrale). Cet hinterland est constitué du sud du Gabon, du Cameroun, du Tchad, de la RCA, de la RDC et du Cabinda. Il peut s'étendre aux pays des Grands Lacs (Rwanda, Burundi, Tanzanie)[24].

2. Objectifs de l'étude.

L'objectif général de notre étude vise à présenter les enjeux de la sécurité et de la sûreté dans les espaces portuaires et maritimes en République du Congo précisément au Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), à travers la recherche bibliographique, les entretiens au niveau de l'administration centrale et décentralisée, et par la conduite des investigations et des observations de terrain.

Pour mener à bien nos recherches, l'étude vise également trois objectifs principaux qui regorgent chacun des buts spécifiques :

2.1. Cerner les problèmes de sécurité et sûreté spécifiques aux transports maritimes en République du Congo et dans la sous-région.

-Déterminer l'avantage d'un espace portuaire sûr dans la compétitivité et le développement du port en identifiant sa situation géographique tout en évaluant les tendances de menaces ou de risque naturel dans la zone ;

-Appréhender les problèmes de sûreté liés aux aspects de la manutention des cargaisons et de la livraison des approvisionnements à travers des enquêtes ou des questionnaires passés aux manutentionnaires et aux sociétés engagées dans ce genre de missions ;

[22] Parce qu'en 1891 fut créée une seule colonie du Congo, devenue en 1903 une entité territoriale de l'Afrique équatoriale française (AEF) regroupant le Gabon, l'Oubangui Chari et le Tchad, dirigée par un Gouverneur Général.
[23] Grâce à son rôle de Port de Transit avec les ports des pays voisins.
[24] Bilan annuel d'activités, 2016, du Port Autonome de Pointe-Noire, 30 p.

-Analyser les faiblesses, les menaces, les opportunités et les forces liées à la gestion de la sécurité et de la sûreté portuaires ou du transport maritime face à la montée du terroriste et de la piraterie maritimes à travers des enquêtes approfondies sur le terrain ;

2.2. Analyser les réponses apportées par les Etats.

-Déterminer l'importance d'une implication commune ou collective au bon respect des règles émises en matière de sécurité et sûreté portuaires au PAPN à travers l'analyse documentaire sur la question et des échanges avec des personnes occupant des postes d'importantes responsabilités dans la sûreté portuaire[25] ;

-Répertorier les différents accords et protocoles mis en vigueur en matière de sécurité et de sûreté maritimes au PAPN par la consultation de la documentation existante et les entretiens avec des personnes ressources (outillées, expertes et ayant des informations fiables) ;

-Avoir connaissance des différents services susceptibles[26] d'intervenir lors de crises engendrées par un incident de sûreté dans une installation portuaire par la consultation documentaire et au travers des entretiens avec les administrations concernées ;

2.3. Suggérer des alternatives pour améliorer la sécurisation maritime au PAPN.

Formuler des suggestions et recommandations pour l'amélioration des services dans le domaine du transport maritime en fonction des résultats obtenus à partir des analyses scientifique[27], des observations sur le terrain et des pratiques[28] exercées tout au long des enquêtes.

3. Contexte de l'étude et Clarification des concepts.

Contexte de l'étude.

Le monde du transport représente un des secteurs économiques les plus complexes et les plus importants dans le développement global d'une nation. De nos jours, les échanges sont intimement liés aux déplacements des personnes, des marchandises et l'impact du transport sur l'espace considéré est incontournable car il l'organise et le structure.

A ce titre, le domaine du transport comprend quatre modes de structuration, à savoir : le mode terrestre, aérien, ferroviaire et maritime dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international. Il demeure de très loin le principal mode de transport de

[25] PFSO, Coordonnateur du code ISPS dans le PAPN, DOM.
[26] La police port, la gendarmerie port, les agents de sûreté portuaire, la marine, etc.
[27] Du niveau d'insécurité
[28] Techniques d'approche pour prévenir ou lutter contre ces menaces.

marchandises dans le monde, dont il représente 90 % du commerce continental et constitue un enjeu vital pour sa croissance[29].

Cependant, le PAPN compte parmi les structures continentales, singulièrement de la sous-région de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), de la côte atlantique de l'Afrique centrale (CAAC) qui manque une stratégie de sécurité et de sûreté maritimes. Il est plus que jamais nécessaire, que des directives et un cadre juridique soient intégrés dans la politique de sûreté portuaire du PAPN, partant de la sécurité et de défense commune de la CAAC, pour faciliter la mise en place d'une stratégie commune dans le domaine maritime en général et des ports en particulier.

En effet, la CAAC souffre de la fragmentation des régimes de gouvernance maritime et portuaire, ce qui contribue à l'insécurité et cause des pertes potentielles au développement des installations portuaires. Par exemple, si certains pays peuvent réaliser des progrès par l'amélioration de l'efficacité de leurs ports, ces progrès sont inhibés par la montée des actes d'intervention illicite d'autres pays partenaires. Par le biais de ses efforts actuels, la CAAC devrait œuvrer en partenariat avec ses États membres et les acteurs internationaux pour harmoniser les dispositions disparates du droit maritime de la CAAC.

Cependant, la crise congolaise des années 1994 à 2000 et actuellement la crise centrafricaine (les deux pour des raisons d'instabilité politique)[30] ont notoirement favorisé la montée des menaces d'actes d'intervention illicites dans la CAAC, et ont poussé les dirigeants de cet espace à évaluer en toute hâte leur vulnérabilité face à des groupes de malfaiteurs très organisés. Le danger éventuel du terrorisme, qui était au cœur des romans d'espionnage des Etats membres, pourrait devenir réel dans la CAAC si l'on ne prend garde.

Ainsi, les responsables des services de sûreté portuaire se sont mis à redouter que le système des transports maritimes ne vienne à servir de cible et/ou de vecteur pour de futurs attaques dues aux banditismes organisés. C'est dans ce contexte que certains pays africains telles que les autorités du PAPN ont mis en place une série de mesures destinées à réduire les risques au niveau des maillons du réseau des transports maritimes qui, de toute évidence présentent aussi de risques pour la sûreté de l'espace portuaire. La plupart de ces mesures qui émanent de deux sources comme cela a été mentionné dans le texte introductif, ont été négociées au sein de l'Organisation maritime internationale.

---

[29] www.omi.org

[30] Beaucoup de groupes criminels se sont créés pendant cette crise politique et continue de semer la violence dans le pays aujourd'hui. Cela s'est aggravé durant la crise économique qui a débuté en 2014 provoquée par la baisse du prix du baril (le baril recule de plus de 60%, de 100 $ à 50 $ et à 27 $), un pays dépendant principalement de l'exploitation de la ressource pétrolière. Site : https://www.agenceecofin.com/dissection/1411-52083-crise-petroliere-2014-2017-l-etendue-des-degats-dans-11-pays-africains

3.2. Clarification des mots clés de l'étude.

Les réalités théoriques et pratiques auxquelles renvoient l'emploi des concepts « sécurité » et « sûreté » ne sont pas 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.

Selon le dictionnaire Larousse, le verbe « sécuriser » renvoie au fait de « mettre à l'abri des accidents ». Dans ce même contexte, le mot « sécurité » fait référence à l'absence de danger, c'est-à-dire une « situation dans laquelle aucun danger[31] 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, ou de quelque chose, qui ne court aucun risque, ni danger ». À travers ces déclinaisons explicites, on peut déduire 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 » est un concept multidimensionnel qui reflète les principes de la pluridisciplinarité abordé par les sciences sociales et humaines 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 (l'accès à l'éducation et aux soins de santé, 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[32] que peut couvrir la sécurité et la sûreté. Ainsi, les différentes assertions auxquelles renvoyaient la notion du danger[33] ont pendant longtemps entretenues la confusion dans le domaine maritime avec les concepts de sécurité et de sûreté.

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[34] et

[31] Ce qui est suivi d'un malheur, ou qui expose à une perte ou à un dommage ou à un drame etc. Autrement dit, le danger est ordinairement un élément qui crée le malheur/une perte, le malheur est donc une conséquence du danger.

[32] Multidimensionnel c'est-à-dire qu'en dehors des droits de l'homme, le concept sécurité englobe les risques de danger naturel (changement climatique ou évènement de mer) et accidentel (accident en plein exercice de tes fonctions).

[33] Il y'a le danger causé par des risques naturels ou accidentels, et le danger provoqué intentionnellement par l'homme ou personne malveillante.

[34] Signes/pronostic présentés qui font craindre naturellement quelque chose, exemple menace naturelle : signe présenté par la météo prévenant d'un danger naturel éventuel ou changement climatique. Ou encore Parole/geste manifesté pour faire craindre intentionnellement le mal qu'on prépare. Dans ce contexte, il s'agit de menaces naturelles et intentionnelles.

risques[35] accidentels/naturels, et des moyens de lutte pour la protection des personnes, des navires, du milieu et de la cargaison. 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 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 (figure suivante n°1). Dès lors, la prise en compte croissante de la menace maritime va bien au-delà du risque industriel/accidentel 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 intentionnelles et 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 1974 par la création du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)[36]. 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).

Par conséquent, tout ceci renvoie au caractère de la *volonté et de la nolonté*, considérant la sécurité maritime comme la prévention et la gestion des actes accidentels/involontaires (accidents, défaillances techniques, secours contre les sinistres, protection de l'environnement marin, etc.), la sûreté maritime comme la prévention et la gestion des actes volontaires/intentionnels (menaces volontaires, actes illicites, brigandage, piraterie, etc.).

Cependant, le règlement (REG no 725/2004) de l'UE relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (IP) définit la sûreté comme étant « la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les IP 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 dans le trafic national, et leurs passagers ou leur cargaison, et aux IP y afférent ». Or, la sécurité se définit généralement dans le domaine maritime comme « la somme des mesures

[35] Possibilité d'un évènement/fait négatif ou péril ou dramatique ou dangereux. Ou encore ce qui renvoie à un danger/malheur/drame incertain. Différent du danger qui renvoie à une certitude ou à un malheur certain. On détermine soit un danger soit un risque de danger grâce aux menaces/signes présentés ou manifestés qui font craindre quelque chose de négatif, ou également par intuition.
[36] En Anglais International Ship and Port Facility Security Code.

préventives ayant pour but de protéger le transport maritime[37] contre les risques d'évènements de mer, d'origine naturelle et anthropique », et de protéger l'environnement contre toutes les formes d'atteinte du milieu marin.

D'autres définitions sont émises par plusieurs auteurs pour faire la différence des deux concepts. Selon Bernard DUJARDIN et Francis FAYE (2005), la différence réside dans le fait que la sécurité est relative aux risques naturels, alors que la sûreté est relative aux menaces intentionnelles. Pour ces deux 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. Alors que *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. En d'autres mots, *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[38]. Tandis que *la menace* est la situation qui présente objectivement (quelle qu'en soit la cause) un risque de dommage, de malheur, de perte (CORNU, 2006).

Relativement aux idées précédentes, le concept *volonté ou nolonté*, autrement dit le caractère *intentionnel ou non*, comme élément fondamental de distinction des deux notions est très contestable dans la pratique. En effet, on observe à travers certaines mesures innovatrices du Code ISPS ayant entrainé une augmentation des tâches et du temps de travail du personnel navigant. Pour assurer une sûreté absolue à bord du navire et aux alentours, le personnel navigant voit ses tâches habituelles s'additionner à de nouvelles prérogatives préconisées par le Code ISPS[39]. Certains armateurs ne veulent pas recruter un personnel supplémentaire pour les questions de sûreté à bord des navires entrainant des conséquences pénibles sur les conditions de travail du personnel navigant, telles que l'accumulation des heures de travail avec le risque d'épuisement abandonnant parfois leur poste de contrôle pour certains, multiplication du risque d'accident du travail à bord ou en mer causé par le manque de concentration, etc. En témoignent certains marins étrangers rencontrés à bord d'un navire

[37] Des normes qui englobent la sécurité du navire (construction et normes de navigabilité), de la cargaison et du personnel.
[38] La menace intentionnelle on peut l'empêcher alors que le risque/danger naturel impossible de l'empêcher car c'est un phénomène naturel.
[39] Selon les nouvelles mesures intronisées par le Code ISPS, ce dernier fait plus référence à la désignation des acteurs existants déjà à bord du navire et avec des tâches déjà définis, et non à une exhortation sur l'ajout du personnel navigant pour assumer les nouvelles tâches préconisées.

dans le PAPN : « *Avec ces nouvelles mesures de sécurité et de sûreté contre les actes malveillants, nos supérieurs exigent de nous une double vigilance en mer et pendant l'accostage dans un port. Auparavant, les débarquements étaient des séjours réjouissants, agréables, distrayants, mais aujourd'hui ils sont fastidieux, impossible de descendre du navire pour se divertir, profiter un peu du dehors et de la terre ferme. Une seule personne peut accomplir le travail de plusieurs personnes en veillant à la sécurité et la sûreté du navire y compris la cargaison, c'est exténuant. Par rapport au travail d'arrache pieds que nous fournissons, nous sommes financièrement très peu récompensés pour nos efforts, une situation lamentable pour nous.* »[40].

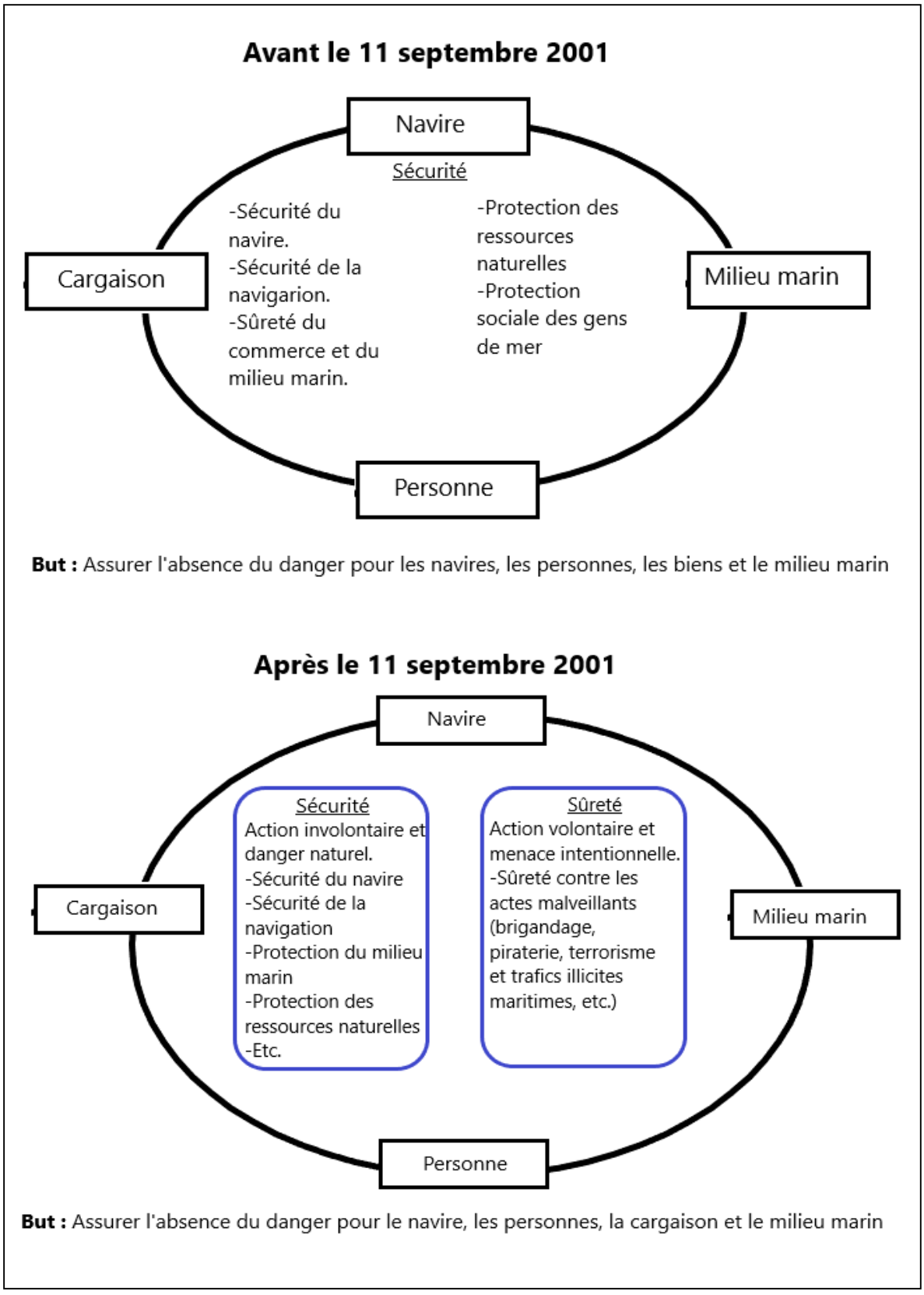
A cela peut s'ajouter plusieurs autres faits ou exemples illustratifs contestant la pratique de ces deux termes[41]. Les réalités sur la pratique de la sécurité et de la sûreté ne sont pas faciles à exécuter sans contradiction, confusion. Cette réflexion émise sur la pratique paradoxale des deux termes n'exclut en aucun cas l'intérêt[42] de la distinction et de la complémentarité des éléments relevant de la sécurité et de la sûreté maritimes. Bien au contraire, elle offre aux praticiens et aux théoriciens dans ce domaine de ne pas considérer ces deux concepts séparément, ils restent indissociables et doivent être abordés dans une logique de complémentarité et de cohérence pour une pratique plus idéale dans un seul but qui est la protection de l'humain, du milieu et de l'activité (cargaison et navire).

[40] Témoignages recueillis lors de nos enquêtes sur le terrain, dans le port de Pointe-Noire, en 2018.

[41] 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. Voulant se conformer aux normes internationales, cette mesure a permis au PAPN de n'avoir qu'un seul accès qui est l'entrée principale du port et une ou deux issues pour chaque zone accès restreint. 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

[42] L'intérêt de cette distinction se situe au niveau d'une bonne gestion des réalités liées à la sécurité et celles liées à la sûreté du transport maritime.

Figure n°1. Evolution des concepts sécurité et sûreté par rapport aux évènements du 11 septembre 2001. Source : Réalisation de Nice Michée ISSANG, 2020.



4. Intérêt de l'étude.

Le choix d'une telle thématique se justifie par le fait que les questions liées au transport maritime ne cesseront de faire partie des sujets d'actualité, car tant qu'il y aura la mer, les ports subsisteront toujours. L'Afrique centrale est incontestablement une région aux enjeux maritimes prouvés (hydrocarbures, ressources halieutiques, transport maritime, etc.) qui ne cessera d'attirer des appétits et convoitises extérieurs ou intérieurs pouvant semer une ambiance chaotique. De plus, la prise de conscience par les pays de la sous-région particulièrement le Congo BZV face aux défis à relever pour la sécurisation du transport maritime suit son cours, mais reste à ce qu'une forte implication des autorités et des intervenants soit plus déterminante et capitalisée pour avoir une véritable *identité maritime*[43], si ce n'est se résumer qu'à l'appropriation des hydrocarbures et autres ressources. Ainsi, la question de l'édification d'un système maritime national mieux organisé et plus sûr s'impose, et nous la percevons comme un des caractères sécuritaires à explorer dans une étude géopolitique.

Cette étude revêt un intérêt à la fois scientifique et pratique. Du point de vue théorique ou scientifique, elle contribue à une meilleure connaissance des types de relations entretenues entre le PAPN et son hinterland, notamment le rôle du port dans le développement économique du pays et l'interconnexion des réseaux marchands à l'échelle régionale et internationale ; à l'appréhension générale des enjeux sur le transport maritime, la prise de connaissance sur le sens profond et complexe des concepts sécurité et sûreté maritimes, sur les textes réglementaires mis en vigueur à ce sujet ainsi que les limites y afférentes.

L'intérêt pratique résulte du fait que la sécurité et la sûreté des ports et des installations attenantes est d'une actualité indéfectible. En effet, l'importance de cette étude est justifiée par la montée inquiétante des actes de piraterie sur les espaces maritimes congolais tout comme dans la sous-région, des actes de brigandage qui pèsent sur le port de Pointe-Noire et ses abords, par l'évaluation de la volonté du gouvernement d'accroître les performances de l'activité portuaire, le respect et le dynamisme des mesures de sûreté à implémenter au niveau de la logistique que peut connaitre le port. L'importance d'une implication des autorités politiques et portuaires au bon respect des règles émises en matière de sécurité et de sûreté au PAPN, donne de l'avantage dans la compétitivité liée à l'amélioration continue de ses services avec une incidence notoire sur son développement. L'étude contribue aussi à l'évaluation des options de politique nationale concernant la dotation du port et de son

[43] La manière qu'un Etat protège ou sécurise ses actions et intérêts en mer pour en faire une référence pour d'autres pays (s'approprier en guise de modèle).

hinterland en infrastructure de communications modernes et dans la gestion administrative du transport maritime. Il convient également de signifier qu'en fonction des résultats obtenus, ce travail permettra assurément aux décideurs de mieux orienter et soutenir leurs actions à mener en mer et dans la gestion du PAPN, précisément celle de la sécurité et de la sûreté de l'humain, du milieu et de l'activité, à travers des réflexions prospectives[44] et des suggestions qui seront formulées.

Par ailleurs, pour mettre plus en évidence l'intérêt à vouloir se pencher sur ce sujet est de se souvenir de quelques évènements tragiques liés à la sécurité et la sûreté maritimes qui ne cesseront de nourrir l'actualité au niveau mondial. Concernant la sécurité, on peut citer *« le naufrage du 2 septembre 2020 en mer de Chine d'un cargo bétailler, 40 marins portés disparus. Composé de 43 membres d'équipage, le Gulf-Live-stock qui transportait 5.800 vaches, était pris dans une mer agitée quand il a émis un appel de détresse dans la nuit de mardi à mercredi. Son équipage était composé de 39 Philippins, deux Néo-Zélandais et deux Australiens. Les garde-côtes japonais ont retrouvé deux survivants après le naufrage du navire survenu à la date précisée. Un troisième homme a été retrouvé inanimé le vendredi 4 septembre, son décès a été confirmé par la suite. Parti de Nouvelle-Zélande, le navire faisait route pour un port chinois »*[45]. Un autre exemple, *« le naufrage sur le lac Tanganyika d'un bateau surchargé dans le Sud-Est de la République Démocratique du Congo (RDC), selon un bilan officiellement communiqué le 14 décembre 2014, le navire ramenait des Congolais de l'Ouganda vers l'Est du Congo Kinshasa, 129 personnes ont péri dans le naufrage, "les équipes de secours ont repêché au total ces 129 corps noyés, hommes, femmes et enfants",* a déclaré à l'AFP Laurent Kahozi Sumba, Ministre des Transports de la province du Katanga. *Pour l'heure, on compte 232 rescapés, essentiellement des hommes, a ajouté le Ministre, expliquant que les secours avaient récupéré des gens très faibles, qui avaient réussi à s'accrocher à des objets flottants, le " MV Mutambala, qui transportait des passagers et des marchandises, a chaviré parce qu'il était surchargé et à cause de vents violents",* a indiqué Mr. Kahozi Sumba »[46]. La navigation sur les grands lacs d'Afrique centrale peut s'avérer aussi périlleuse qu'en haute mer lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Un dernier exemple car la liste est loin d'être exhaustive, *« le Joola est le navire qui assurait la navette entre la capitale sénégalaise et la région de Casamance. Il sombre le 26 septembre 2002,*

[44] Idées amélioratives proposées aujourd'hui qui seront appliquées demain.
[45] La revue Le Monde, Un cargo bétailler fait naufrage en mer de Chine, article publié le 04 septembre 2020.
[46] Agence France Presse, 14 décembre 2014 - Lubumbashi (RD Congo) (AFP) - © 2014 AFP
https://www.lepoint.fr/monde/naufrage-sur-le-lac-tanganyika-en-rdc-129-morts

causant 1863 morts et disparus selon le bilan officiel du Sénégal pour des raisons de surcharge »[47].

Quant à la sûreté, le phénomène de piraterie et du brigandage reste persistant dans le golfe de Guinée (GG) et le golfe d'Aden comme le prouvent 851 abordages perpétrés en 2012 (BMI, 2013). Par exemple, les forces de la Marine nigériane ont signalé 339 actes de piraterie en 2020. Toutefois, d'après la définition formulée dans le droit international, 214 de ces incidents ne relèveraient pas d'actes de piraterie, mais plutôt de vols à main armée, étant donnés qu'ils ont eu lieu dans les eaux territoriales nigérianes et non en haute mer c'est-à-dire à moins de 12 milles marins de ses côtes (les vols à main armée en mer (et non en haute mer) relèvent de la responsabilité de l'État)[48]. Un autre exemple, *« le 4 mai 2019, le jeune OYEBANJI (26 ans) part en mer au bord du MV Charis. Il quitte le port d'Onne, au Nigeria, pour rejoindre un pétrolier qu'il doit escorter à travers le golfe de Guinée. La nuit du 5 mai le MV Charis est abordé par des pirates qui braquent le jeune second. Faute de trouver quoi que ce soit de valeur, ils décident de l'emmener pour aborder un autre navire, le Blue Marlin, qui transporte des colis lourds certainement monnayables. Les sept pirates prennent d'assaut ce deuxième navire et tentent de déloger la vingtaine de membres d'équipage réfugiés dans une pièce sécurisée. Leur stratégie est alors d'emmener le bateau sur les côtes nigérianes pour pouvoir le piller. Mais OYEBANJI a réussi à donner l'alerte et deux hélicoptères mettent en fuite les pirates »*[49].

Cependant depuis quelques années, l'attention portée sur la piraterie maritime ne se limite plus à l'Asie du Sud-Est mais s'étend également vers le continent africain, plus particulièrement dans le golfe d'Aden et le golfe de Guinée (GG). Ainsi l'Afrique fait face à deux principaux défis, le premier celui de moderniser ses ports pour les adapter aux normes internationales, le second fait face au problème de l'insécurité maritime qui se développe de plus en plus sur ses côtes. C'est d'ailleurs ces deux défis qui nous ont inspiré dans le cadre de ce travail doctoral à se référer sur différents auteurs pour mieux aborder cette thématique. C'est le cas d'André VIGARIE (1979) qui a fourni des informations très étendues sur les politiques d'hinterland d'un port dans son ouvrage intitulé « *Port de commerce et vie littorale* », pour une compréhension optimale des rapports *Port – Hinterland et Port – Fore land*. Jean-Luc MARRET (2002) dans ses ouvrages intitulés « *Techniques du terrorisme, Défense et défis nouveaux* », et dans le second avec la participation de HEISBOURG (2006)

[47] https://fr.wikipedia.org/wiki/Joola
[48] https://issafrica.org/fr/iss-today/piraterie-dans-le-golfe-de-guinee-un-symptome-plutot-quune-cause-de-linsecurite
[49] L'article du quotidien sud-africain « Journal Mail & Guardian », sur la Piraterie dans le golfe de Guinée, Publié le 29 janvier 2020, et commenté par Benjamin DAUBEUF. https://www.courrierinternational.com/article/la-lettre-de-leduc-piraterie-dans-le-golfe-de-guinee

sur « *le Terrorisme en France aujourd'hui* », dans lesquels ils font mention du concept terrorisme au sens large, en précisant ses lignes de démarcation avec la piraterie, deux actes criminels totalement différents dans la manière d'être manifestés. D'autres auteurs comme NTUDA EBODE (2010) « *Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale* », et AMIRELL Stefan Eklöf (2009) « *La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie* », ces deux derniers se complètent car ils traitent de l'insécurité maritime qui se développe au niveau des côtes africaines. C'est aussi le cas de Philippe CHAPEAU et Jean-Paul PANCRACIO (2014) « *La piraterie maritime : Droit, Pratique et Enjeux* » qui parle de la piraterie maritime en insistant sur les facteurs de persistance de ce phénomène et les formes de répression de ces actes criminels. Sans omettre Raymond CARTER (2008), qui dans son ouvrage intitulé « *La sûreté des transports* » évoque les multiples modes opératoires du crime organisé, des brigands, des pirates et des terroristes dans le transport maritime.

Pour ce qui concerne les questions de sécurité et de sûreté maritimes, le guide de l'OMI (2012) sur la « *sûreté maritime et le code ISPS* », et l'ouvrage « *Droits maritimes* » de Jean-Pierre BEURIER (2010) sont entre autres deux références prépondérantes dans cette étude qui nous ont été d'une grande inspiration dans l'analyse des différents textes réglementaires mis en vigueur pour l'amélioration et la gestion des activités liées au transport maritime dont le but est d'assurer l'absence ou la réduction du risque et des menaces contre la vie humaine, le milieu, la cargaison et le navire. Cette situation à vouloir garantir un environnement sûr oblige les ports à se mettre constamment en cause. Sur la création de la concurrence, André VIGARIE (1991)[50] pense que seules la qualité et l'efficacité du service offert peuvent créer un avantage différentiel en faveur des ports plus opportunistes et mieux organisés. Une idéologie étayée par Christian MALAKI (2013) dans sa thèse sur « *Le port autonome de Pointe-Noire et son arrière-pays* », suivi de BROOKS et CULLINANE (2007) qui soutiennent cette idée dans leur ouvrage titré « *Dévolution, gouvernance portuaire et performance portuaire* » par la précision des quatre facteurs déterminants de compétitivité portuaire. Pour finir, on peut joindre trois autres auteurs Clément SEKA ABA, Camille VALERO (2017) « *Le secteur portuaire en Afrique – Développement portuaire* » et leurs collaborateurs qui nous ont énormément enrichi sur les corridors logistiques et les partenariats publics/privés (PPP) du développement des ports africains. Enfin Jean-Marie MIOSSEC (2016), avec son ouvrage *« Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages*

[50] VIGARIE 1991, Echanges et transports internationaux, Paris, Sirey, deuxième Edition, 228 p.

de la mer » nous a offert une compréhension large et très détaillée sur les notions ports et villes, mer et terre.

En clair, la liste des parutions bibliographiques sur les questions de sécurité et de sûreté maritimes est très loin d'être exhaustive. A présent, cette problématique nous invite à l'aborder de manière interrogative, des questionnements clés qui méritent des réponses afin de mieux contribuer de façon théorique et pratique au dynamisme évolutif du secteur maritime.

5. Problématique de l'étude.

Les questions qui méritent d'être posées dans cette étude sont les suivantes :

Quelles sont les atteintes aux mesures de sécurité et de sûreté maritimes au port autonome de Pointe-Noire ?

Quel est le dispositif juridique mis en place par l'Etat pour réprimer l'insécurité maritime au port autonome de Pointe-Noire ?

Quels sont les correctifs à apporter au mécanisme de suivi et d'évaluation afin d'améliorer la sécurité et la sûreté maritimes au Congo ?

6. Hypothèses de l'étude.

La problématique de ce sujet suscite des hypothèses qui seront amplement évoquées au fur et à mesure de notre étude.

Hypothèse 1 : La situation géographique est un aspect très décisif à évoquer pour la sûreté d'un port et de sa relation avec les ports voisins, c'est le cas du PAPN, compte tenu de son importance dans la sous-région. Un port ayant une situation géographique fiable[51] offre une desserte rassurante permettant au pays de bénéficier d'une économie fructueuse. Au regard de cette exigence et de l'intérêt sans cesse croissant que revêt cette infrastructure, il est pertinent de s'interroger sur la situation géographique du PAPN en lien avec les questions de sécurité et de sûreté maritimes. Une position qui ne met pas le port à l'abri des menaces. Un autre fait qui est la protection limitée du milieu marin et de ses potentialités due à une insuffisante implication de l'Etat.

Hypothèse 2 : Compte tenu de la montée fulgurante des actes de piraterie maritime et de brigandage qui ne cessent de s'élargir à travers le continent africain, se limiter à l'échelle nationale sur ces questions serait trop réducteur ou restrictif, il est donc aussi bien important de s'interroger sur le niveau de sûreté du PAPN que sur l'implication communautaire des

[51] Tant dans le cadre de la sécurité que dans son rôle de transit pour les ports voisins et pays enclavés.

différents Etats à vouloir sécuriser leurs intérêts et actions en mer. Une implication manifestée par l'intégration régionale d'une législation insuffisante et la mobilisation limitée des moyens financiers, matériels et humains qui peuvent placer l'identité de l'Etat dans une position moins avantageuse.

Hypothèse 3 : Suite à l'intégration d'une législation dans la politique globale de sûreté par l'OMI, basée sur la création des normes de sûreté visant les navires et les ports, le PAPN doit normalement faire preuve d'une invulnérabilité ou d'une sécurisation absolue/confiante dans la gestion des flux commerciaux et de l'environnement marin. Sur ce, il est indispensable de se demander si ces normes de sécurité et de sûreté maritimes sont effectives dans leur pleine mesure au PAPN et d'apporter une réflexion amélioratrice à la sécurisation de cet espace.

7. Méthodologie de recherche de l'étude.

Pour apporter des réponses clairvoyantes aux questions soulevées dans ce travail de recherche, l'adoption d'une certaine démarche méthodologique s'avère nécessaire, celle-ci consistera d'abord à collecter des informations à travers des observations et enquêtes de terrain, des entretiens avec des personnes ressources, des interviews dans les administrations et services impliqués ; à la consultation des documents ou sources écrites, ensuite à les analyser.

L'approche géographique choisie consiste à appréhender l'inscription spatiale[52] des phénomènes étudiés[53] : origine géographique des menaces et des risques, des conflits d'usage et des flux[54] des marchandises à l'échelle nationale, régionale et internationale en suivant la mobilité des acteurs concernés.

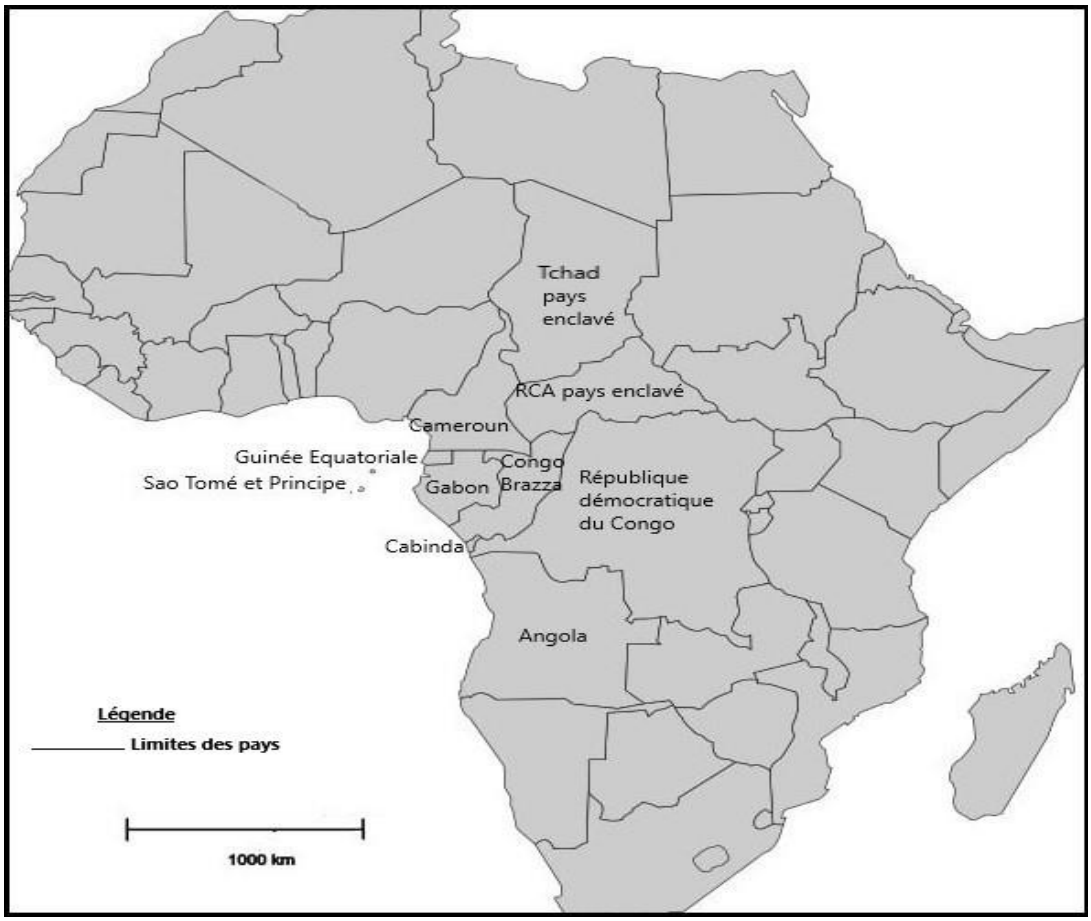
7.1. La méthode de collecte d'informations.

C'est à partir de 2015, après avoir soutenu notre mémoire en Master sur l'effectivité du code ISPS au port autonome de Dakar (Sénégal), une thématique trouvée tellement intéressante, captivante et toujours d'actualité face aux réalités de la sûreté maritime lors de nos investigations à Dakar, que nous avons jugé bon de poursuivre nos études en Doctorat sur le même thème mais de manière plus large, cette fois-ci sur le port autonome de Pointe-Noire pour mieux appréhender la question dans notre pays d'origine, ***et en prenant pour comparateur les ports maritimes des pays voisins de la sous-région*** *(carte suivante n°2).*

[52] Espace dans lequel se passent ces actes criminels et dangers naturels.
[53] Localiser la situation géopolitique *(lieu où se passent ces actes et la réaction des autorités)* des phénomènes étudiés.
[54] Suivre la provenance et la destination des marchandises.

Concernant la première phase c'est-à-dire celle de la collecte des données, nos recherches se sont articulées autour de trois axes. Le premier axe a porté sur la recherche documentaire qui nous a amené à nous intéresser aux ouvrages généraux ou spécialisés en sûreté portuaire et en droit maritime tels que la sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme maritime préconisées par Boisson Philipe, aux textes réglementaires et aux conventions internationales notamment la convention SOLAS et le code sur la sûreté des navires et des installations portuaires, aux thèses doctorales ayant trait à notre thème, aux bilans et publications des différents organismes intervenant dans le domaine par exemple l'OMI (Organisation Maritime Internationale), la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement), etc. et aux articles médiatiques sur la question (émissions télévisées tels que les documentaires relatifs à notre étude, les actualités).

Carte n°2. Les pays voisins de la République du Congo pris pour comparateur.
Source : Réalisation de Nice Michée ISSANG. 2021.



Le deuxième axe est orienté vers les possibilités offertes par les technologies informatiques sur le renseignement (des enregistrements vocaux effectués durant nos enquêtes de terrain et des fichiers informatisés exemples audios et vidéos) et la communication qui constituent de nos jours un outil nécessaire et une source d'information inépuisable et indispensable pour toute recherche, exemples le site du PAPN et autres site web.

Quant au troisième axe, il est question d'entreprendre des enquêtes sur le terrain menées d'abord à travers des observations ensuite des entretiens. Cette phase préliminaire nous a permis lors de nos visites sur le terrain d'examiner les conditions naturelles[55], sociales[56], culturelles[57], sanitaires, sécuritaires et économiques du port. D'observer également les activités se déroulant dans le port, aux abords du port, sur les espaces littoraux et autres qui se développent dans la ville océane du Congo. Ces techniques d'observation ont abouti à des résultats riches en information et en idée générale sur les réalités liées au domaine maritime et portuaire. La seconde phase qui concerne les entretiens, nous a orienté vers les personnes ressources au PAPN, au Ministère des Transports, à la Marine Marchande et nationale, au Conseil Congolais des chargeurs (CCC), auprès des administrations techniques impliquées dans l'import et l'export des marchandises au port (usagers du PAPN ou sociétés de transit), au travers des rencontres, des échanges, des interviews et des focus afin de mieux cerner la problématique de la gestion rationnelle et efficace des IP, en se rassurant de l'existence d'une cellule ISPS en son sein, en évaluant les dispositions prises par les autorités politiques et portuaires pour mettre en évidence les normes de sûreté, et enfin prendre connaissance des difficultés persistantes malgré l'application des règles de sûreté édictées par le code ISPS.

Nous avons mené nos investigations au niveau des départements suivants :

-Les bibliothèques et les centres de documentation de l'université de Nantes à travers son Institut de Géographie et d'Aménagement Régional (IGARUN) auquel nous appartenons (Géographie, Droit et Sciences Économiques, Lettre et Sciences Humaines et Sociales) ;

-Les Archives municipales de Nantes en France ;

-Les colloques, séminaires et journées de réflexion auxquels nous avons participé en France particulièrement, au Congo BZV et au Sénégal.

-Les Archives nationales du Congo BZV ;

-La Direction générale de la Marine Marchande ;

-Le Port Autonome de Pointe-Noire ;

[55] Richesse et climat.

[56] Traitement des employés, rythme et condition de travail, sécurité ou protection sociale (santé),

[57] Si les coutumes sont respectées par les peuples ou les pêcheurs, mentalité du personnel sur la mer et sur le supérieur (quelle ambiance au travail, est-ce tendu).

-Le Conseil Congolais des Chargeurs (CCC) ;

-La bibliothèque de la Faculté de Droit, et de la Faculté des Lettres de l'Université Marien Ngouabi au Congo ;

-La bibliothèque universitaire de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

-La bibliothèque de l'institut français du Congo ;

-Les sites internet, etc.

7.2. La méthode d'analyse d'informations.

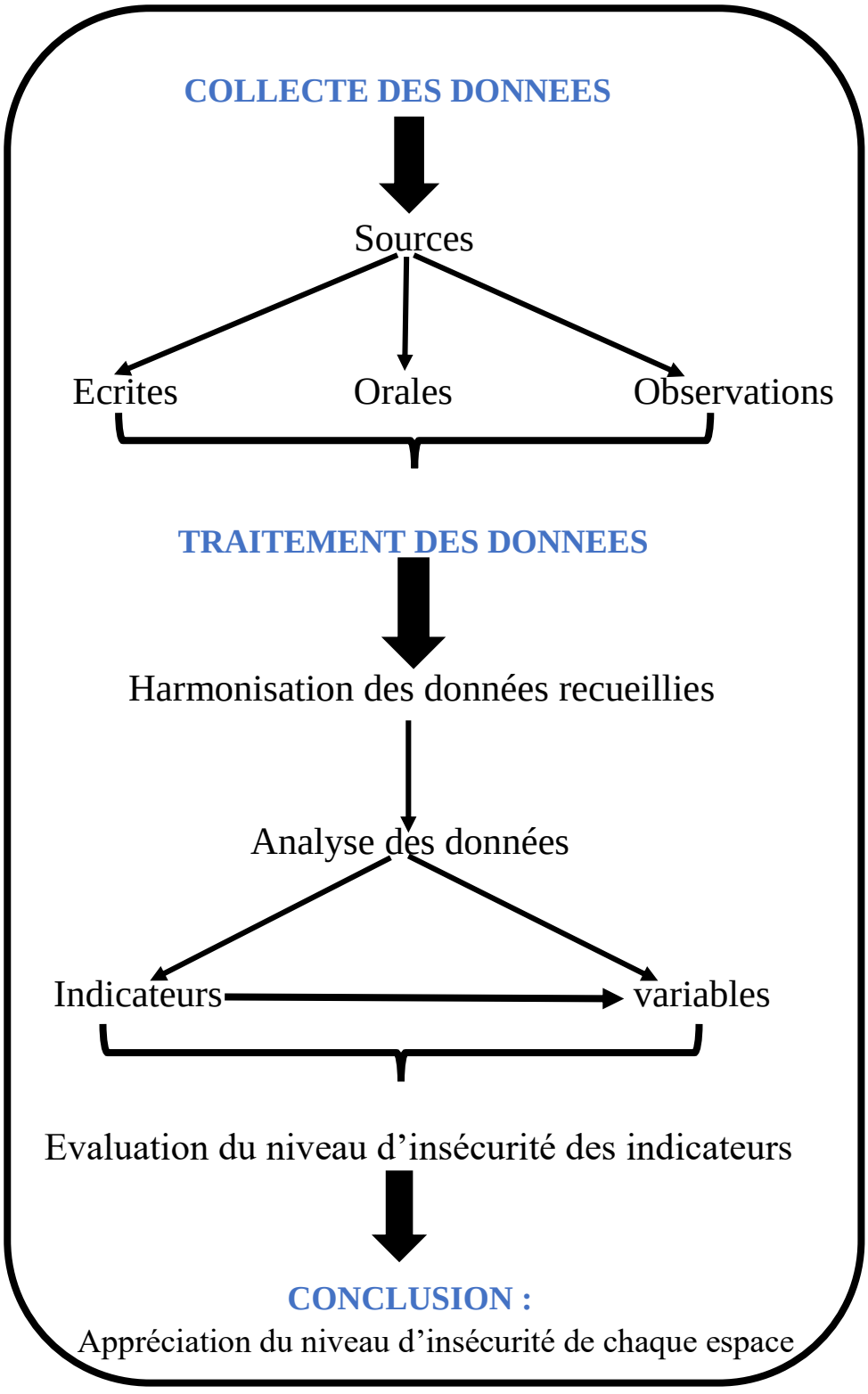
Pour analyser les informations recueillies, nous avons noté l'approche systémique[58] ou dialectique[59] qui nous a permis de cerner l'état d'application des dispositions de sécurité et de sûreté maritimes au PAPN, autrement dit le niveau de sûreté existant au PAPN, en procédant à une compilation des données, informations, idées récoltées tous azimuts suivant un ordre bien structuré répondant à notre plan de travail. Nous avons utilisé certains logiciels tels que Word pour la saisie et le traitement des textes, Excel a permis de réaliser les tableaux et les graphiques, et enfin Paint pour la réalisation des cartographies, des figures et l'amélioration des photographies. En fonction des résultats obtenus, nous avons suggéré des mesures correctives à prendre en compte comme élément déclencheur d'une dynamique évolutive et d'une amélioration significative des services du port pour *affirmer l'identité maritime de l'Etat à travers la garantie de l'efficacité de son niveau de sûreté maritime*[60]. (Voir le diagramme suivant qui illustre les étapes de la méthode d'analyse expliquées).

[58] Une analyse soit économique, politique, sociale, sécuritaire ou autre. C'est-à-dire considérer et appréhender un problème quelconque dans son ensemble.

[59] Qui est une méthode de discussion de raisonnement de questionnement et d'interprétation. Une technique classique de l'antiquité utilisée par les philosophes occidentaux et orientaux qui procède en général par la mise en parallèle d'une thèse, de son antithèse et qui en résulte d'une synthèse finale (je pose la thèse, j'oppose l'antithèse et je compose la synthèse).

[60] Par sa manière de sécuriser ses actions et intérêts en mer.

Figure n°2. Les différentes étapes de la méthode d'analyse.



Source : Réalisation et conception de Nice M. ISSANG, 2019.

7.3. L'intérêt des composantes retenues pour l'analyse de la sécurité et de la sûreté maritimes au Port Autonome de Pointe-Noire.

Pendant nos investigations, notre attention sur le terrain était basée sur la recherche des atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes au PAPN, les résultats obtenus de ces recherches nous ont permis de différentier de nombreux indicateurs qui ont engendré plusieurs variables intervenant dans la gestion de la sécurisation portuaire/maritime.

En d'autres termes, et de façon concise, pour rendre compte de nos observations faites sur le terrain, il nous a fallu choisir des indicateurs pour qualifier à l'échelle locale ou nationale la notion du niveau de l'insécurité des espaces maritimes et portuaires du pays concerné. L'indicateur choisi reste une masse conceptuelle qu'il convient d'affiner/de réduire par une ou des variables. Ainsi, à l'intérieur des indicateurs nous avons retenu/précisé des variables qui ont eu pour objet d'apprécier un état, ou une évolution, ou encore une exposition. Ces variables nous ont permis de rendre plus opérationnel l'analyse par une évaluation du *niveau d'insécurité* pour chaque indicateur des espaces portuaire et maritime. Á travers ces indicateurs, c'était incontestablement le but recherché durant notre travail, comme le précise Patrick POTTIER (2007) *« Il est possible de définir un indicateur comme une donnée, quantitative ou qualitative, permettant de caractériser et d'évaluer un état, un changement, un fait, une action (qui peut être une décision) ou leurs conséquences ».* Et c'est à partir de son ouvrage intitulé *« Évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux »*[61], que nous avons tiré cette idée de lister les indicateurs suivies des variables constatés lors de nos enquêtes de terrain, et qui interviennent dans la sécurité et la sûreté du transport maritime. Cette manière de procéder issue du livre de ce dernier, nous a permis d'analyser et de bien comprendre les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes au Port Autonome de Pointe-Noire.

L'objectif ici est de montrer le chemin arpenté ou montrer par quoi nous sommes passés et comment nous nous sommes pris en termes d'analyse descriptive, autrement dit la structure ou l'ordre suivi pour accomplir ou élaborer ce si long travail, tout en apportant une clairvoyance des composantes retenues pour notre étude à travers l'insertion d'un tableau qui listera ces indicateurs et ces variables. Ainsi, nous avons choisi seize indicateurs dont huit pour chaque espace (maritime et portuaire) que nous allons analyser, tel que le présente le tableau ci-dessous (tableau n°1). Il serait utopique de penser que l'insécurité maritime au Congo ou dans le PAPN se résume à ces seize indicateurs. Cependant, le choix a porté sur ces

[61] Patrick POTTIER, Céline CHADENAS 2009, Agnès POUILLAUDE et Jean-François STRUILLOU, Évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux. Approche et méthode, DREAL des Pays de la Loire, pp 50-52, 87-88.

derniers parce qu'ils ont répondu précisément aux objectifs que nous avons souhaité atteindre par une hiérarchisation du niveau d'insécurité dans cette évaluation, mais aussi par rapport à l'accessibilité et la publication des données dans un contexte africain où elles sont le plus souvent très rarissimes. La question de la culture de l'archivage habituel des données dans le pays de notre étude ne déroge pas totalement à cette réalité comme nous le soulignons à certains moments de notre analyse (l'une des difficultés rencontrées sur le terrain). Ainsi, chaque indicateur de chaque espace comporte des variables qui vont être analysées afin de rendre compte de la manifestation de l'insécurité dans les espaces maritimes, portuaires et côtières/littoraux. Aussi, pour ces indicateurs, l'analyse des variables est soit qualitative (appréciation), soit quantitative (chiffre).

Tableau n°1. Les indicateurs et les variables à analyser pour la compréhension de la sécurité et de la sûreté maritimes au Port Autonome de Pointe-Noire.

Domaines	Indicateurs	Variables
PORTUAIRE	Risque de Pollution	Pollution pétrolière Pollutions tous azimuts
	Risque des accidents de navires	Age des navires
	Sécurité du site portuaire	Envasement, ensablement Capacité d'accueil des navires
	Les aides à la navigation	Service de la vigie Balisage Moyens de détection et de communication
	Sûreté du domaine portuaire	Les principaux accès Contrôle des personnes dans le port
	Sûreté des usagers[62] et du personnel portuaire	A bord des navires Sur la terre ferme
	Sûreté du navire pendant l'escale	Montée conjointe[63]
	Sûreté des marchandises conteneurisées ou non	A bord des navires Sur la terre ferme
MARITIME	Sécurité nautique	Changement climatique
	Conflits d'usage sur les côtes	Activités commerciales Pêche maritime
	Conservation de la biodiversité	Aires marines protégées Patrimoine culturel et naturel
	Pollution en mer et sur les côtes	Impact des activités pétrolières Carcasses de navires/pirogues abandonnées
	Force navale	Intervention de la marine Surveillance aux abords portuaires
	Délimitation des frontières maritimes	Tracé des zones maritimes Conflits sur le contrôle d'un territoire
	Criminalité en mer	Piraterie et Trafics tous azimuts
	Présence non déclarée en mer	Pêche maritime illégale

Source : Réalisation de Nice. Michée ISSANG, 2019.

Il est important de signifier au passage que, nous avons été confrontés à de nombreuses difficultés d'ordres communicationnels (accès aux informations, documents, etc.) dans nos investigations.

[62] Société de transport ou de transit, société d'approvisionnement du port, etc.

[63] Présente pendant plusieurs montées conjointes pour l'inspection des navires après accostage en compagnie de la Marine Marchande, la Police Port, les agents de la sûreté PAPN, la douane etc. Pour vérifier le certificat de sûreté du navire (niveau 1 ou 2 ou 3), les pièces d'identité des marins à bord, etc.

8. Limites et annonce du plan de l'étude.

En dépit des opportunités que nous offre le PAPN pour réaliser notre travail, nous tenons tout de même à émettre plusieurs difficultés rencontrées au cours de l'élaboration de notre document, se résumant singulièrement à l'accès difficile et restreint à l'administration portuaire pour la collecte d'informations, à certains services telle que la capitainerie qui est le bureau officiel/central où les agents de sûreté et les officiers de port compétents en matière de sûreté exercent. Il ressort de nos constats sur le terrain, la réticence des personnes ressources qualifiées à nous fournir des informations capitales et indispensables à notre travail. Aussi la difficulté de lever la méfiance de certains enquêtés tels que les commerçants, les manutentionnaires, les automobilistes croyant que nos questions avaient trait à une adhésion à un parti politique. Cette abstention peut se justifier par les troubles socio-politiques que le pays a connus.

L'environnement professionnel assez fermé du fait de la mauvaise foi manifeste de l'Homme, a réduit les possibilités de se trouver un poste de stage renouvelable. Certaines personnes exprimaient sans remords ni gêne leur méchanceté sans fondement par des propos déplacés, simplement pour ne pas avoir à nous aider et à nous décourager. D'autres disaient que cela ne changerait en rien leur mode de vie, n'hésitaient pas à trouver des arguments échappatoires pour nous éviter. Une difficulté de plus, parmi les plus importantes est celle relative à la carence de publication des actualités sur le PAPN au niveau du service de communication du port. Il y'a aussi la survenance de la pandémie covid19 qui a bouleversé l'agenda de certains rencontres et entretiens qui étaient déjà programmés.

Quant aux filières offertes à l'Université publique en République du Congo, il en manque celle du droit maritime comme spécialité et des professeurs spécialistes dans ce domaine, ce qui représente un handicap majeur dans l'obtention des informations indispensables et la documentation nécessaire permettant de rédiger une thèse d'envergure consacrée à cette thématique. Pour réunir une documentation variée, nous étions dans l'obligation de passer des commandes à l'étranger, ayant engendré du temps et des coûts prohibitifs. Aussi la mauvaise qualité globale de la connexion internet dans le pays a impacté significativement sur le rythme des travaux de recherche. Malgré toutes ces difficultés rencontrées, nous avons réussi à glaner ou à réunir le maximum d'informations qui nous ont permis de présenter les résultats de notre travail auxquels nous sommes parvenus, et ce, grâce à la bonne compréhension de certains de nos enquêtés qui ont manifesté leur hospitalité à notre égard.

Il n'en demeure pas moins que ces difficultés ont été un véritable obstacle pour nos recherches, quoi que certaines informations aient été incomplètes cela ne nous a 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 (sécurité/sûreté) maritime au PAPN sous un angle géopolitique.

Ainsi notre démarche se résumera en trois grandes parties. Nous présenterons d'abord l'effectivité de la vulnérabilité ou de l'insécurité maritime au port de Pointe-Noire en prenant comme comparateur les ports des pays voisins : Le **chapitre un** porte sur les atteintes à la sécurité maritime du PAPN, le **chapitre deux** sur les atteintes à la sûreté maritime du port autonome de Pointe-Noire (1). Ensuite nous étudierons le cadre juridique mis en place par les autorités politiques pour la sécurité/sûreté du port et ses abords en collaboration avec la communauté régionale. Le **chapitre trois** porte sur la situation juridique du Congo dans un contexte sous régional tendu, le **chapitre quatre** porte sur le mécanisme de sécurisation maritime en République du Congo (2). Et enfin nous montrerons les difficultés qui perdurent au PAPN ainsi que les correctifs à apporter par une analyse comparative des ports des pays de la sous-région, aussi avec l'un des ports d'un pays de l'Afrique du Nord. Le **chapitre cinq** porte sur l'amélioration des activités liées à la mer qui contribuent à l'économie maritime du Congo et le **chapitre six** est axé sur les solutions probables/envisageables concernant le problème de l'insécurité maritime dans le pays (3).

Première partie

L'INSECURITE MARITIME AU PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE (REPUBLIQUE DU CONGO)

Le port de manière générale est un trait d'union entre la mer et la terre. C'est une portion limitée de territoire, le long d'un rivage, ce qui lui confère un positionnement spécifique notamment : perpendiculairement à la côte, entre l'horizon marin et l'horizon terrien, longitudinalement, de part et d'autre en suivant le rivage. Il s'agit donc d'une porte qui s'ouvre sur son avant pays marin et son arrière-pays terrestre, et d'où partent et arrivent des voies de communication, de cabotage et terrestres, qui suivent, de près ou de loin, le littoral qui l'encadre. Le port est donc un carrefour[64]. C'est une infrastructure qui permet d'abriter les navires dans un plan d'eau protégé par des digues et qui assure la fonction de rupture de charge entre des modes de transport.

Le port est aussi une superstructure et un partage des investissements privés et publics. C'est un emplacement où le stockage des marchandises est garanti. C'est un lieu où se nouent des négociations relatives à l'affrètement des navires et aux échanges tant maritimes que terrestres. C'est un espace où se côtoient des populations d'origines différentes, lieu de cosmopolitisme[65] et de mixité. S'agissant d'une interface, l'évolution du couple port ville[66] est rythmée par de multiples facteurs, liés aux dynamiques des rivages et des régions continentales, aux potentialités et réactivités locales, régionales, nationales et internationales.

Par contre, dans sa marche, son évolution, le port rencontre de multiples désagréments suscités par certaines inadvertances, la survenance inopinée des incidents de *sécurité* et de *sûreté*, ou par des réalités de nuisance faisant apparition dans les eaux maritimes et dans les espaces portuaires les plongeant ainsi dans un état de vulnérabilité/d'insécurité totale[67].

En effet, la vulnérabilité revêt deux paramètres[68], tout d'abord, les activités du site. Il s'agit de procéder à une identification des lieux sensibles, vulnérables[69] et de ce qui doit être protégé

[1] D'almeida-Topor H., 1992, les transports en Afrique xix –xx siècle, Paris, L'Harmattan, p. 365. Voir aussi Jean-Marie MIOSSEC, 2016, 555p.

[65] Cosmopolitisme : disposition à être cosmopolite ou être d'état d'esprit de celui qui a des idées cosmopolites c'est-à-dire se dit de quelqu'un qui refuse l'existence des frontières, qui ne se considère pas comme citoyen d'un Etat particulier. Une personne qui ne se considère pas comme un étranger dans un pays autre que le sien.

[66] Jean-Marie MIOSSEC, 2016, Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM, Paris, L'Harmattan, pp 555-556.

[67] Godard X., 2002, Transport local, transport international, quelle articulation ?, in actes du Sitrass 4, la chaine de transport en Afrique subsaharienne, Brazzaville 339p.

[68] Raymond H.A. CARTER, 2008, La sûreté des transports. Questions judiciaires, Paris, Presse Universitaire de France (Puf), pp 174-175.

pour diminuer les risques et menaces[70], d'obtenir et engranger des informations[71] pertinentes afin de permettre une évaluation continuelle de la sûreté dans l'installation portuaire, l'identification des opérations pouvant constituées un risque pour la sûreté[72] et l'établissement d'une liste du personnel y travaillant pour prévoir leur identification au cours des contrôles[73]. Ensuite, la détermination des opérations existantes et leurs modalités d'exécution. Il convient de collationner l'ensemble des éléments déjà existants en vue de déterminer les déficiences persistantes. Cette étape permet d'évaluer le niveau de vulnérabilité à partir des probabilités d'attaque qui prend en compte l'identification de la menace, l'accessibilité au navire ou au site, l'organisation de la sûreté[74], ainsi que la capacité de l'installation portuaire à résister.

Ainsi, l'objectif de cette partie est de diagnostiquer et de démontrer les aspects qui illustrent cet état d'insécurité, de vulnérabilité, de sensibilité au Port Autonome de Pointe-Noire et dans les eaux maritimes de la sous-région. Mais avant tout, il serait judicieux et très pertinent de procéder à un bref rappel sur la grande différence qui existe entre la sécurité maritime : toute action accidentelle (chapitre 1) ; et la sûreté maritime : toute action intentionnelle (chapitre 2).

[69]La combinaison de la sensibilité et de la vulnérabilité fixe le niveau des règles à observer en matière de sûreté afin de prévenir des malveillances, et de sécurité pour prévenir et réduire les sinistres. La sensibilité est graduée en fonction de l'importance de chacune des installations en cause pour son maintien en activité *(un lieu sensible c'est repérer un milieu qui fera plus de dégâts en victime et en matériel),* tandis que la vulnérabilité désigne l'inaptitude relative à faire face à une attaque déterminée. Cette vulnérabilité s'appréciera ainsi tout d'abord en fonction de la facilité avec laquelle il peut être porté atteinte aux installations compte tenu de l'ampleur des emprises, de la configuration des lieux, de l'isolement, de la fragilité des matériels, des conditions d'exploitation et de gardiennage (multiplicité des activités et diversité des personnels : usurper l'un de ces services par exemple pour y avoir accès et ainsi pratiquer son attaque). Elle sera également déterminée en fonction de l'importance des dégâts et des délais de réparation qui résulteraient soit d'un attentat, soit d'un sinistre fortuit.

[70] La menace évoque l'avertissement, l'intimidation voire le chantage pur et simple. Quant au risque, il désigne la potentialité, la possibilité qu'un évènement survienne, de façon soudaine et irrésistible entrainant des représailles. D'abord pour appliquer une menace terroriste il faudrait 1-repérer une aire, 2-estimer le niveau de sensibilité et vulnérabilité de ce lieu, 3-évaluer les risques à prendre avant de mettre en œuvre cette menace ou attaquer directement sans menacer au préalable comme fait la majorité des terroristes.

[71] A titre d'exemple plan de sûreté du port et des installations

[72] Comme exemple transbordement de cargaisons (la nature de cette cargaison).

[73] Pour identifier les victimes en cas de problème de sécurité ou de sûreté.

[74] Niveau de prévention du risque, plan de sûreté, procédure et moyens de communication, gardes actives et passives, système de détection anti-intrusion, dispositions réglementaires.

Chapitre 1

LES ATTEINTES A LA SECURITE MARITIME AU PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE ET DANS LA SOUS REGION

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Pour se faire, un mouillage se produira d'abord sur une rade généralement, ensuite le port sera donc protégé des vents dominants et des vagues par une ou plusieurs digues (ou môles ou encore jetée) ; (annexe 1. Page 410). Il peut nécessiter des dragages afin d'entretenir une profondeur suffisante (d'espace permettant au navire de bien accoster). Il est par conséquent un lieu de séjour à durée variable.

Un séjour pendant lequel, plusieurs aspects liés à la sécurité portuaire doivent être pris en compte. Une qualité de vie impeccable, un environnement sanitaire et sécuritaire et un système de surveillance bien instauré sont inéluctables dans un port afin de mener à bien toutes activités. Cependant ces dispositions et services ne sont pas assez fournis ni respectés dans le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) et dans les autres Ports des pays de la sous-région (section1). Ces aspects de sécurité sont également révélés sur la navigation maritime qui est d'ailleurs très défaillante. Cette défaillance s'explique parfois par le fait que la sécurité est tributaire des conditions naturelles peu propices à l'installation de certains équipements de travail (même en offshore pour exploitation ou puisement de pétrole) par rapport au choix des sites portuaires, un point très crucial et inhérent à la sécurité des vies humaines (section 2).

Dans une région connue riche et pleine en 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. Une analyse à l'échelle nationale et sous régionale montre l'effet dévastateur des pollutions par les hydrocarbures et autres sortes d'atteintes à l'environnement marin et à la santé humaine (Section 3).

Ce chapitre tentera de traduire au mieux cette situation du Congo Brazzaville et de ses pays voisins qui demeurent dans un environnement portuaire maritime encore loin du minimum de sécurité.

Section 1. La sécurité intérieure du Port Autonome de Pointe-Noire.

Le Port, considéré comme un espace sensible et stratégique non seulement pour la sécurité et l'économie d'un pays, représente aussi une frontière maritime dont la circulation des personnes et des biens est régie par une réglementation bien déterminée, et nécessite des mesures sécuritaires adéquates.

A la lumière des définitions proposées sur la sécurité maritime et qu'il ne faille confondre avec la sûreté maritime, on peut retenir que la sécurité maritime est l'ensemble des **mesures destinées à prévenir des actes accidentels**[75]**,** à titre d'exemples naufrage, chavirement, incendie, voie d'eau, échouement, abordage, chute de colis, déraillement, rupture de châssis, renversement, crash de l'aéronef, perte de vie humaine ou blessure dans l'exercice de ses fonctions et perte de matériels résultant d'un évènement majeur ou d'accidents caractérisés précités.

De même, nous retiendrons aussi pour cette étude celle proposée par *François ODIER* à savoir *: La sécurité maritime est une notion qui regroupe de nombreux éléments. Elle englobe l'ensemble des normes auxquelles sont soumis les navires, la réglementation à laquelle doit obéir l'entreprise maritime et les mesures qui gouvernent la navigation en mer ou dans les zones portuaires*[76]. Cet ensemble de définitions nous emmène à nous questionner sur *l'état du niveau* de sécurité dans le PAPN autrement dit, comment l'administration portuaire s'y prend pour assurer la sécurité du PAPN ? Son environnement terrestre, les conditions de travail et le suivi médical du personnel, la circulation dans l'enceinte portuaire, les zones d'accès restreints, la remise des badges, les visites guidées, etc.

En effet, la sécurité portuaire est une fonction très importante dans la gestion des ports et, est le reflet d'une bonne image vis-à-vis de l'extérieur. Elle est un facteur incontestable de garantie du bon déroulement des opérations portuaires, de réalisation des niveaux de rendement probants, de confiance aux opérateurs et aux usagers du port.

A ce titre, une organisation sécuritaire a été mise en place au PAPN pour lui permettre d'être en phase (à jour) avec les normes internationales exigées. Cette organisation a connu une certaine évolution du fait des contingences et des enjeux multidimensionnels auxquels il est assujetti (c.-à-d. à des incidents de sécurité et réalités de sûreté pour lesquels cette organisation a été créée et qu'elle évolue au fur et à mesure qu'elle censure tous ces drames).

[75] Daniel MBAN-OMONA, juillet 2017, ancien Chef de Département Sécurité Sûreté Portuaire et Environnement, toujours en service dans le port à la Direction de l'Audit Interne, Note de synthèse à l'attention du Directeur Général relative à la mise en œuvre du Code ISPS au PAPN (voie hiérarchique), 14p.

[76] François. ODIER, « La Sécurité Maritime : Une Notion Complexe, le Rôle des Organisations Internationales dans son Elaboration », ADM 1998, p.235-243.

De nos jours, on remarque l'existence de plusieurs corps de sécurité dans le PAPN et dans ceux des pays limitrophes, chacun jouant un rôle bien déterminé[77]. Ce sont :

-Les forces de la Marine Nationale ; elles se chargent de la surveillance du plan d'eau, des côtes congolaises et des eaux marines congolaises ;

-La Brigade Maritime de la Gendarmerie ; elle s'occupe de la surveillance du plan d'eau et de la rade extérieure ;

-La Brigade Territoriale de la Gendarmerie ; elle s'occupe des affaires de droit commun entre les opérateurs économiques et les cas de vols intervenus dans le port ;

-Le commissariat de Police Spéciale du port et la Brigade Territoriale de la Gendarmerie ; ils sont chargés à l'intérieur du port de la régulation de la circulation ou de patrouille.

La société STRATAEGIS ; en partenariat avec le PAPN depuis 2009. Strataegis Congo Sécurité qui est une société de gardiennage accréditées pour garantir exclusivement la sécurité des Installations Portuaires en déployant leurs agents de sécurité dans le PAPN[78].

Ces agents sont premièrement chargés de contrôler tous les accès à l'entrée principale du port en vérifiant si toute personne souhaitant entrer dans le port détient un badge et remplir une fiche de renseignements qui justifie le mobile de la visite. Si tel n'est pas le cas, ce dernier est conduit dans le bureau accueil situé avant l'entrée principale remplir une fiche de renseignement qui justifie le mobil pour lequel il veut y accéder. S'il s'agit de rendre une simple visite à l'un des employés, un badge visiteur lui ait octroyé en contre partie de sa pièce d'identité à restituer à la sortie. Néanmoins, lorsqu'il s'agit des usagers du port venus pour une mission professionnelle n'ayant pas au préalable sollicité l'établissement des badges au nom de leur société, c'est la même démarche qui s'impose mais contrairement aux simples visiteurs, lesdits usagers reçoivent des badges occasionnels du port.

Planche 1. Contrôle des accès à l'entrée principale et dans le port.

[77] Informations recueillies lors d'un entretien avec le Commissaire PSP sur les différents corps de sécurité du PAPN, décembre 2018.

[78] Entretien avec l'un des superviseurs des agents de sécurité de la société Strataegis, Monsieur BAKOUA Rodrigue, sur leur collaboration avec le PAPN, 2019.



Image n°1. Remise d'un badge visiteur dans le bureau d'accueil situé avant l'entrée principale du port à une personne souhaitant accéder au port pour rencontrer une tierce personne. Source : Cliché de Nice Michée ISSANG, 2017.



Images n°2, 3. Le tourniquet passage obligatoire pour tout piéton souhaitant entrer dans le port. Illustration des personnes qui badgent pour y accéder. Source : Clichés de Nice Michée ISSANG, 2017.



Image n°4. Le mirador, un édifice permettant une vue générale sur les sites vulnérables et ses lieux circonvoisins dans le but de freiner cette perméabilité. Tel que le chemin de fer entrant dans le port qui ne posséde aucune barrière de sécurité peut faciliter par exemple le passage des gens non identifés appelés intrus s'infiltrant dans le port. Source : Cliché de Nice Michée ISSANG, 2017.

Et deuxièmement dans les zones d'accès restreints (ZAR) en procédant de la manière suivante[79] (les 4 images suivantes) :





[79] Enquêtes effectuées au quai Mole en assistant et participant aux contrôles des zones d'accès restreints en présence du Chef de Division d'Accès Maritimes, Mr Prosper MPOURI.





Images n°5 – 8. La remise d'un badge quai mole par un agent de la société Strataegis qui permettra à cet usager de se rendre dans l'une des zones accès restreints. Source : Clichés pris par Nice Michée ISSANG, 2017.

Pour les piétons : Explication du mobile pour lequel les individus souhaitent se rendre dans cette zone. **1-** contrôle des badges (*les personnes munies des badges occasionnels ou badges permanents avec photo sans bandeau vert n'ayant pas autorisation de franchir les barrières de sécurité pour accéder aux ZAR, reçoivent de la part des agents Strataegis des badges appropriés pour la zone dont il est question en échange temporaire de leurs badges, à récupérer à la sortie. Par contre ceux qui possèdent les badges permanents avec photo et bandeau vert y accèdent sans échange de badges*). **2-** contrôle du vestimentaire c'est à dire être vêtu obligatoirement des Equipements de Protection Individuelle « EPI » (*notamment un casque, un gilet sur lequel est précisé le nom de la société ou la combinaison et chaussures de sécurité pour ceux qui se rendent sur les quais*). **3-** contrôle et vérification des autorisations zone d'accès restreints signées et cachetées par le Chef de Division Accès Maritimes pour les usagers qui se dirigent sur les quais piétons, comme véhiculés pour ravitaillement d'eau ou carburant ou encore huiles, pour manutention, pour livraison des vivres et provisions.

Pour les personnes véhiculées : les contrôles d'accès sont similaires aux piétons mais s'ajoute à cela, la fouille du véhicule avec l'utilisation des miroirs et des détecteurs à métaux. Sur ce, plusieurs cabines sont installées comme poste de gardiennage pour tous les

agents de sécurité de la société Strataégis sur le parvis de chaque ZAR ou devant chaque barrière des ZAR se trouvant dans le port.





Image n°9. Détecteur à métaux, un instrument qui permet de détecter une arme à feu ou un engin explosif.

Image n°10. Miroir, instrument qui permet de contrôler l'intérieur des véhicules avant d'accéder aux ZAR. Source : clichés de N.M.I., 2017.

Il est aussi apparu la création d'un corps de sécurité portuaire uniquement composé de civils directement rattachés à la Direction de la Capitainerie. En outre, une télésurveillance a été installée à partir du bâtiment de la Capitainerie permettant d'avoir une vue générale du port pour limiter les vols. La télésurveillance couvre tous les sites du PAPN et rend compte en temps réel de tous les mouvements des navires et des personnes[80].

Grâce aux équipements, aux infrastructures opérationnelles et à l'ingénieuse organisation du travail, les cadences de manutention (15 jours ou moins, comparé au délai de passage des marchandises au port de Douala 15 ou 16 jours à l'import) par les sociétés privées (Socotrans, Socomab, etc.) sont parmi les fortes de la sous-région. Les opérations de déchargement et de chargement sont programmées avant l'arrivée des navires, qui de ce fait ne perdent pas de temps dans le port[81]. Le PAPN, de plus, offre des possibilités d'installations dans la zone franche, des prestations à des prix préférentiels (c'est à dire service à des prix meilleurs ou abordables), des facilités douanières exceptionnelles (dépotage, empotage, contrôle des marchandes en fonction des bons de commande et de livraison).

L'impact géographique local du PAPN (emplacement) et ses activités résultent donc de l'évolution des flux de marchandises. Avec le développement des sociétés de transit, l'espace

[80] Visite de cette pièce appelée La Vigie située dans la Direction de la Capitainerie ou Direction des Opérations Maritimes (DOM) pour constater l'installation de cette télésurveillance et son fonctionnement quotidien, 2017.

[81] Entretien avec l'un des responsables à la société SOCOMAB, Société Congolaise de la manutention du bois, 2017.

portuaire a connu beaucoup de changements tant sur le plan organisationnel (appui fonctionnel apporté au port par les sociétés de transit pour le séjour des marchandises dans le port et leur livraison[82]) que structurel (appui de ces sociétés de transit de manière à ce que la livraison des marchandises se fasse suivant un ordre donné) au niveau de la ville de Pointe-Noire.

Sur le plan organisationnel, les activités commerciales à savoir la vente de pièces de rechange des voitures, d'appareils électroniques, électroménagers, etc. s'effectuent dans tous les marchés de la ville de Pointe-Noire à un prix raisonnable[83]. Cependant, la multiplicité des taxis, des bus, des restaurants et des cabines téléphoniques, etc. est répandue dans la ville de Pointe-Noire, même à l'entrée du PAPN.




Images n°11, 12. Illustration de la vente des denrées alimentaires à proximité du PAPN. Source : cliché de N.M.I., 2017.

Naturellement, le développement économique va de pair avec le développement social. Ainsi, en dehors des activités portuaires, le PAPN œuvre dans le domaine social par des actions concrètes et ciblées à travers un investissement financier et humain à long terme. Dans cette perspective, le PAPN fait preuve de politique sociale résolument active et à la création de groupe syndical.

Le volet prioritaire de la politique sociale interne du PAPN est la santé avec de multiples initiatives destinées aux salariés à savoir[84] :

- L'inscription et le suivi des employés auprès de la sécurité sociale.
- La couverture sociale ; assurance maladie-décès pour les employés et leur famille, en plus de la couverture habituelle par la CNSS (caisse nationale de sécurité sociale).

[82] Aide en fourniture du matériel adéquat pour la conservation et la livraison des marchandises (camion).
[83] Réalités observées dans la ville de Pointe-Noire en qualité de résidente de la ville et exerçant au port de Pointe-Noire.
[84] Informations recueillies lors des enquêtes dans l'enceinte portuaire, pendant plusieurs échanges passés avec différents agents du Port sur leur prise en charge médicale par la structure, 2018.

- La création d'un comité hygiène, santé et sécurité chargé de détecter les problèmes de santé et de garantir la sécurité au travail.
- La couverture médicale à hauteur de 80% par une assurance maladie.
- Le service 24/24 d'un médecin pris en charge par le PAPN, en cas de nécessité d'intervention pendant les heures de travail et préfinancement des frais de santé.
- L'assistance financière pour les cas difficiles, comme par exemple les dialyses.
- Le bilan de santé général annuel, avec prise en charge des pathologies détectées.
- La vaccination contre certaines maladies contagieuses.
- L'examen ophtalmologique pour tout le personnel du PAPN et fourniture de verres médicaux.

La création de groupe syndical [85] :

Dans le cadre du fonctionnement d'une entreprise telle qu'elle soit, des conflits ou impacts sociales entre travailleurs, des plaintes de la part du personnel peuvent survenir et être un handicap pour la bonne marche de la société. Cependant, dans le souci de mieux faire vivre socialement l'entreprise, trois (3) groupes syndicaux ont été créés volontairement au Port Autonome de Pointe-Noire servant de courroie de transmission entre l'administration et les travailleurs. Ces syndicats dont les membres sont parmi les agents du Port, considérés comme des partenaires sociaux de l'administration portuaire. Il s'agit du Groupe Syndical « OCEAN », « FORCE ONE » et « FESYTRAMF ».

Le groupe syndical joue principalement un rôle de prévenance des conflits et non les régler. Par contre il peut y arriver des situations inopinées pour lesquelles les partenaires sociaux et l'administration se réunissent pour une solution auxdites situations par consensus. En effet, les groupes syndicaux ont instauré une politique de dialogue social entre l'administration et les partenaires sociaux d'une manière périodique pour éviter la survenance des situations conflictuelles au sein de l'entreprise.

On prend le cas de suivi des carrières des travailleurs. Par exemple quand les partenaires sociaux constatent qu'il y a des employés bloqués pour diverses raisons, les partenaires sociaux convoquent l'administration pour essayer d'en connaître un peu plus (pourquoi un agent quelconque n'est pas allé en formation, pourquoi ne bénéficie-t-il pas de tel avantage).

Les partenaires sociaux prennent l'avance de vouloir interpeler l'administration, c'est pour prévenir tous les incidents majeurs pouvant générer un quelconque problème. Ils ciblent les

[85] Entretien avec le Secrétaire Général du Groupe Syndical OCEAN, Monsieur TINOU Dominique et l'un des membres du Groupe Syndical FORCE ONE, Monsieur Antoine, 2017.

problèmes qui minent l'entreprise, ou les difficultés revendiquées par les agents, ils les analysent après les avoir recensés, et se déportent auprès de la Direction en cas de nécessité. Si les diverses raisons évoquées par l'administration ne sont pas convaincantes, les syndicats assument leur rôle d'interface et de médiation pour prévenir toute situation de frustration avec certaines incidences échappant à tout contrôle. Et c'est ce bon vivre qui existe dans cette structure portuaire depuis l'instauration de ce cadre permanent de concertation pour éviter toute descension ou frustration.

Les conflits de différentes natures peuvent subsister, notamment d'origine objective ou subjective, tous concourent à la vie en société. L'attention des partenaires sociaux, le cas échéant, peut être interpelée par l'administration en raison de la baisse de productivité d'un service quelconque du Port ou d'une mauvaise gestion d'un projet en cours. A ce sujet, les groupes syndicaux ont l'exigence de vérifier le fait auprès du service indexé pour y remédier. En d'autres termes, les groupes syndicaux ont pour but de concourir au développement de l'entreprise.

En dépit de ce qui précède, la présente étude montre que, les mesures prises par les autorités portuaires au sein du PAPN, sont tant bien que mal, mises en application, ce qui se traduit par la non effectivité de la sécurité du port, cette triste réalité est également effective dans les autres ports de la sous-région. Les questions relatives aux insuffisances liées à la mise en œuvre de la sécurité au PAPN concernent non seulement l'insuffisance des moyens techniques, mais également celle de l'absence des ressources humaines qualifiées sans omettre les difficultés constatées dans la maintenance de la qualité de vie du personnel liée à l'environnement de travail de toute la structure portuaire.

1.1. L'insuffisance des moyens techniques.

Conformément aux exigences du Code ISPS, les États membres via leurs Ports doivent assurer un contrôle leur permettant d'exercer une surveillance appropriée et régulière des plans de sûreté et de sécurité portuaires, et de leur mise en œuvre.

Il s'agit là d'un point crucial qui n'a toujours pas atteint son rythme de croisière dans les ports de l'Afrique Centrale dont celui de Pointe-Noire en raison des retards de transposition, mais aussi de l'inadéquation entre les objectifs fixés par le Code ISPS et les ressources nécessaires à la mise en œuvre desdites mesures.

L'efficacité des services, singulièrement celle de la capitainerie est réduite par l'extrême médiocrité des conditions de travail, notamment par le nombre insuffisant des moyens nautiques et de matériel roulant (vedettes, remorqueur, pirogues à moteur, véhicules : annexe

2. Page 410) qui fait cruellement défaut pour assurer la Sécurité Maritime au PAPN et pour effectuer les missions qui lui sont assignées ; la configuration de la pièce appelée la Vigie qui est le poste de travail de l'opérateur Radio, pièce trop étroite se traduisant par le confinement de l'équipement. Toutefois, avant d'évoquer l'insuffisance des moyens techniques, il convient de présenter l'existant. Cela dit :

Comment travaille l'opérateur Radio à la Vigie[86] ?

L'opérateur Radio reçoit toutes les informations provenant des usagers portuaires à l'aide d'un appareil appelé V.H.F. (annexe 3. Page 411). Il reçoit aussi d'autres informations et appels provenant des navires au large qui veulent entrer dans le PAPN, des manutentionnaires, des acconiers ou encore des consignataires qui sollicitent le pilote pour l'accostage, l'appareillage des navires à quai, et des navires à quai qui demandent l'avitaillement en eau, ou en courant. A titre d'exemple, le cas d'un navire qui veut rentrer dans le PAPN.

Soit 24h, soit 48h, soit 72h avant l'arrivée du navire, le consignataire (représentant de l'armement au Port ou représentant du navire) remet à la Capitainerie un avis d'arrivée en indiquant :

-Le nom du navire ;

-Le nom du Capitaine ;

-Les jauges brutes et nettes du navire ;

-Le tirant d'eau ;

-Le Port de provenance ;

-Le pavillon ;

-Le poste à quai demandé ;

-Le tonnage à embarquer ;

-Le tonnage à débarquer ;

-Le nombre de panneaux de cale sur lesquels s'opèreront les manutentions durant l'escale ;

-La répartition du tonnage à manipuler par cale ;

-La quantité et la nature des matières dangereuses se trouvant à bord ;

-Les besoins en eau potable ;

-La date et l'heure de départ prévues après débarquement (E.T.D).

[86] Entretien avec l'ancien Agent Principal de Sûreté (PFSO), Monsieur MBAMA, sur le déroulement et les missions de la Vigie, précisément de quelle manière elle s'y prend pour s'occuper de tout ce qui concerne la réception des navires, 2017.

La capitainerie, après réception de ces informations, inscrit au tableau des mouvements, toutes les caractéristiques du navire à savoir :

- Le nom du navire ;
- Le tirant d'eau du navire (profondeur) ;
- Le pavillon du navire ;
- La longueur hors tout (longueur du navire).

A cela il va y ajouter :

-Le nom de l'agent maritime ou du consignataire du navire ;

-Date et heure d'entrée prévue (E.T.A) ;

-Date et heure de sortie prévue (E.T.D) ;

-Le poste à quai demandé par le consignataire.

Avant l'arrivée à la zone de pilotage, le Capitaine du navire ou son représentant appelle par V.H.F Canal 16 la Vigie, pour informer son arrivée près de la limite de la zone de pilotage notamment en rade.

Sur la base des résultats de la conférence portuaire qui se tient deux fois par jour à onze heures (11h) et seize heures trente (16h30) à la capitainerie, l'opérateur Radio de la vigie appelle à nouveau le capitaine du navire par V.H.F canal 16, confirme les caractéristiques qui lui ont été données auparavant par le consignataire qui se chargera du navire à l'arrivée, lui confie également les instructions particulières transmises par le Commandant du port tout en lui demandant avec bienveillance de joindre sur canal 12 le pilote du jour pour avoir les plus amples informations liées à son accostage notamment :

-Bâbord ou tribord à quai (la manière dont il va accoster) ;

-Les amarres (grosse corde ou haussière) qui seront en premier ;

-Le poste à quai qui lui est attribué ;

-L'heure à laquelle le pilote doit conduire à quai son navire, etc.

En même temps l'Opérateur Radio de la vigie saisit par V.H.F le remorqueur pour l'informer des décisions prises quant à l'arrivée du navire dans la zone de pilotage et surtout la date et l'heure prévues pour embarquer, le pilote rejoint le navire pour le conduire jusqu'à quai. Pendant ce temps, le consignataire du navire, le Capitaine, le pilote et l'opérateur Radio sont tous branchés sur le même canal 12 et reçoivent les mêmes informations.

Au moment opportun, toutes les opérations s'exécutent et le navire est conduit à quai par le pilote de service assisté d'un remorqueur.

Lors du départ, le navire avant d'appareiller ou de quitter le port, le consignataire ou l'agent maritime pendant la conférence portuaire informe l'autorité portuaire de l'heure de fin de ses

activités dans le port en adressant, un avis de départ du navire constitué des éléments suivants :

-Le nom du navire ;

Le tirant d'eau au départ ;

-Les prévisions de trafic (toute activité du navire) ;

-E.T. D[87] ;

-Le port de destination.

L'autorité portuaire et l'agent maritime ou consignataire s'accorde sur l'heure de la sortie du navire, qui sera confirmée en dernier lieu par l'agent maritime. A la fin des opérations du navire, l'agent consignataire informe la vigie l'heure du départ du navire prévue pendant la conférence portuaire. Ainsi donc, l'opérateur de la vigie informe par VHF canal 12 le pilote du navire, les lamaneurs et le maître de port[88] qui est de service, l'heure de l'appareillage du navire. Pour tout appareillage de nuit, allant de 18h à 8h du matin, l'avis de départ dressé par le consignataire doit parvenir à la Capitainerie au moins avant 17h, heure à laquelle la Capitainerie place son deuxième SHIFT[89].

Après cette description fonctionnelle de ce service (la vigie), il sied de souligner qu'à l'heure actuelle, ces procédés sécuritaires, tous nécessaires et indispensables ne sont pas encore totalement opérationnels.

Malgré l'entrée en vigueur du Code ISPS[90], les Ports de l'Afrique Centrale sont toujours en proie aux difficultés de mises en œuvre de la sécurité maritime. Cela du fait de l'insuffisance des moyens techniques pour conformer ses installations et son fonctionnement aux directives issues de la convention SOLAS de 1974[91] . Au regard de cette situation, le contrôle des activités en mer, et de manière particulière, dans l'enceinte portuaire (visites d'inspection, missions d'interventions et de maintenance des équipements) est difficilement réalisable, d'autant plus que le Service de la Capitainerie ne dispose pas assez de véhicules d'intervention, ni assez de moyens de communication, de même que tout type de matériel technique utile en suffisance lui permettant d'agir en temps réel.

Quel qu'en soit la volonté manifeste du personnel, sans moyens requis son efficacité est compromise. Cela d'autant plus qu'en matière de sûreté et sécurité, la mise en en œuvre d'une

[87] Ce qui signifie l'heure de départ prévue.

[88] Celui qui s'occupe des accostages des navires ou assure la répartition des emplacements des navires sur le plan d'eau (Un plan d'eau est une masse d'eau, plus ou moins permanente, qui peut être douce, salée ou saumâtre, souvent caractérisée par des courants d'eau non stagnante sur laquelle on peut notamment pratiquer les sports nautiques exemple les mers ou étangs ou lacs et non les cours d'eau comme une rivière : vérifier l'état de l'eau), doit aussi veiller au respect du règlement de police portuaire.

[89] Les horaires de programmation des activités de travail dans le navire.

[90] En anglais (International Ship and Port facilities Code) et en français (Code international pour la sûreté des navires et des Installations Portuaires).

[91] Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974.

action concertée ne peut être effective que si et seulement si on lui adjoint les moyens de communication, de liaison (transport), de détection et de reconnaissance etc., cependant dans ce registre, la cellule ISPS (pourtant cheville ouvrière) apparait comme un soldat sans arme. Et concrètement, sur le terrain la situation peut être résumée de la manière suivante[92] :

-Moyen de communication en radio VHF et GFU : insuffisant et vieux ;

-Moyen de transport en véhicule : en cas d'accident du véhicule, il reste en séjour prolongé de plus d'un an dans un garage de la place ;

-Moyen de détection : l'ensemble de la vidéo-surveillance est à reformer ;

-Moyen de reconnaissance (système à infra) : à refaire ;

-Moyen de signalisation sonore (en cas d'alerte, d'avertissement) : à refaire.

Au niveau de l'accès principal composé d'une entrée et d'une sortie d'où se situe la guérite et dans d'autres Divisions, on note plusieurs vulnérabilités[93] :

-L'irrégularité dans la production des badges d'accès est une grande faiblesse qui en cas de contrôle par les institutions internationales peut être compromettante ;

-La perméabilité (trop visible pas assez protégé ou pas bien clôturé) des sites périphériques (front de mer, zone parc auto du port appelée zone du PCT derrière les miradors, voie des travaux dans le port, etc.) ;

-Le faible éclairage constitue aussi l'un des maillons défaillants du Port car, cela expose à tout ce que l'on peut imaginer comme danger ;

-Un manque de dispositif informatique de sécurisation des accès principaux ;

-Une absence d'un centre de secours polyvalent équipé de matériel de haute technologie ;

-Un manque d'utilisation des détecteurs à métaux ;

-L'absence de cameras pour assurer une surveillance efficace des personnes et des biens à l'accès principal ;

-Insuffisance de moyens nautiques notamment de vedettes ;

-Le manque de dispositifs techniques permettant d'assurer la sécurité dans l'enceinte portuaire ;

-Insuffisance d'appareils de détection d'armes à feu et d'explosifs, utilisés lors des contrôles effectués dans les installations portuaires ou à bord des navires ;

-Le manque d'équipements et de processus de contrôle adaptés au transport maritime à l'interface entre ports et navires ;

[92] Monsieur Daniel MBAN, ancien Chef de Département Sécurité Sûreté Portuaire et Environnement, actuel responsable à la Direction de l'Audit Interne du PAPN, Note de synthèse relative à la mise en œuvre du Code ISPS au PAPN, juillet 2017.

[93] Résultat des enquêtes effectuées dans le Port pendant mon séjour à la Divion d'accès terrestres qui se situe à l'entrée principale du Port.

-L'insuffisance notoire des moyens roulants (véhicules) pour mener à bien toutes les tâches dédiées à la sécurité et à la sûreté ;

-Le manque des masques à gaz à la Division Sécurité Incendie Ravitaillement (DSIR).

-Le manque de bouche d'incendie à la DSIR[94] ;

-Du matériel de travail inopérationnel dans certains services ;

-Le vol de carburant des véhicules de service des agents de sûreté, handicap qui empêche ces derniers à bien exécuter leur tâche quotidienne dans le port[95].

Comme pour la téléphonie, le réseau Internet qui couvre le PAPN, reste limité par une couverture discontinue et inégale. Certains des services chargés de l'exploitation et de la gestion du Port n'ont pas encore suffisamment adopté et maîtrisé les outils de communication et d'information dans leur fonctionnement quotidien, à titre d'exemple la maîtrise des informations primaires sur la manipulation des ordinateurs de bureau est encore insuffisante. Nous analyserons ici les facteurs qui expliquent la faible utilisation des TIC[96] dans le secteur portuaire congolais et particulièrement au PAPN.

Bien qu'Internet soit un outil de communication très médiatisé, en Afrique comme partout ailleurs, son déploiement territorial reste encore incomplet au niveau local. En effet, il est encore loin d'irriguer l'ensemble d'un territoire à l'échelle nationale que sous régionale[97]. Au-delà des infrastructures et de la connectivité, la question des inégalités touche aussi l'accès aux contenus et aux savoirs.

Ainsi, au PAPN l'utilisation d'Internet reste encore assez insuffisante, nous dirons même médiocre par le personnel. A la suite d'une investigation personnelle, le PAPN possède des infrastructures nécessaires pour s'arrimer à l'essor des TIC, notamment : un réseau local, l'équipement nécessaire avec lignes spécialisées pour une connexion à Internet. Cependant, l'absence de volonté des plus hauts responsables, souligne l'enquête, ne favorise pas l'accès de l'ensemble du personnel aux outils performants de l'information et de la communication à travers un apprentissage en vue de renforcer leurs capacités.

Cette illustration fait apparaître une faible intégration des TIC, ainsi que l'utilisation quasi marginale du fonctionnement quotidien des structures portuaires. L'insuffisance en matière de généralisation d'accès à l'Internet de l'ensemble du personnel au PAPN constitue un obstacle majeur à la circulation de l'information en intra et en extra de la structure.

[94] Entretien avec le Chef de Division Sécurité Incendie Ravitaillement, Monsieur BOBENDA, sur l'état du matériel de travail de ladite Division, 2019.

[95] Constat personnel pendant les enquêtes dans le port, 2019.

[96] Technologie de l'information et de la Communication

[97] BERNARD, E, 2016 « Le déploiement des infrastructures Internet en Afrique de l'Ouest et du Centre », thèse de doctorat, Université de Montpellier III, 83p.

Les ports de l'Afrique Centrale, singulièrement celui de Pointe-Noire souffre non seulement de l'insuffisance des moyens techniques, mais aussi des ressources humaines qualifiées en adéquation avec l'évolution de la technologie.

1.2. L'insuffisance d'une ressource humaine qualifiée.

Depuis des années, la République du Congo s'est donnée pour objectif d'avoir un Port performant et compétitif. Ainsi, pour atteindre ce but, les Autorités Portuaires ont mis en place différentes politiques de formation visant à renforcer les capacités du capital humain.

Par-ailleurs, nonobstant les efforts consentis par l'Etat Congolais et les Autorités Portuaires, non seulement à la formation et au renforcement du capital humain, le PAPN et le Port de Port-Gentil[98] pose toujours le problème d'insuffisance d'une ressource humaine qualifiée en terme plus large celui de la formation du personnel chargé d'assurer la sécurité et la sûreté maritime au Port.

Plus de 80 % des personnes exerçant dans le secteur portuaire, notamment le personnel d'exécution : acconiers, conducteurs d'engins de manutention, lamaneurs, etc., disent que : « ils ne reçoivent pas souvent de formation initiale ou continue. Ils n'ont pas non plus l'opportunité d'assister aux séminaires ». Ils ont acquis suffisamment d'expérience grâce à leur ancienneté pour s'assumer professionnellement. Plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs reçu des promotions en interne et l'occasion d'occuper des postes de responsabilité. Cependant, certains métiers se distinguent par la qualification plus pointue de leur personnel. C'est le cas des pilotes et des opérateurs radio exerçant dans les ports congolais en général et en particulier celui du PAPN. Ils ont reçu une formation initiale dans ce sens. L'adaptation des ports congolais et celui du Port-Gentil à l'évolution des progrès techniques doit s'accompagner de la formation professionnelle. Le développement des savoirs et savoir-faire, la création des capacités administratives techniques et de recherche sont indispensables à toute stratégie de promotion des secteurs maritimes et Portuaires.

Pour être compétitif, il devient indispensable d'investir dans le domaine des personnes physiques, c'est-à-dire « créer la compétence ». Cela devient un facteur déterminant de développement économique et du processus d'intégration commerciale dans une économie mondiale.

La Banque Mondiale souligne à cet effet « qu'à l'avenir, la croissance économique de l'Afrique dépendra moins de ses richesses naturelles qui, sont en voie d'épuisement, que des

[98] Eli LOBA, Mémoire Master II 2018, sur la sécurité et la sûreté au Port de Port-Gentil, Université du Sahel, Dakar-Sénégal, p. 23-24.

compétences de la main- d'œuvre » d'autant plus que « la croissance nécessite une main-d'œuvre instruite et flexible permettant aux pays de profiter des opportunités économiques »[99].

La majorité des personnes opérant dans ce secteur dispose d'un savoir-faire et d'une technicité acquis sur le tas[100]. L'effort doit être mené à la fois en termes de formation continue et initiale. Il convient d'amener chacun à être performant dans sa spécialité mais aussi dans une prise en compte plus globale des facteurs déterminants pour l'avenir du port. C'est à ce prix qu'il sera possible d'améliorer les zones côtières dans le cadre global de développement et d'aménagement du territoire en tenant compte des particularités naturelles, de l'intérêt économique et des enjeux d'ordre écologique que représentent les milieux côtiers.

Améliorer les compétences est un objectif, bien les utiliser en est un autre. Le tout est d'utiliser les compétences à bon escient. Les enquêtes passées au port, en est une illustration sur les techniciens qui occupent parfois les postes ne correspondants pas à leur profil professionnel. Situation déplorée par la plupart des personnes que nous avions rencontrées au PAPN et ceci partout d'ailleurs (ports des pays limitrophes). Elles déclarent : « *tout marche par piston* » si bien que « *la distribution des postes se fait en fonction des affinités* ». D'où parfois l'inadéquation entre les postes occupés et les compétences requises. D'autres ajoutent « *comment un pays ou l'économie d'un pays peut se bonifier et être démarqué de cette mélancolique réalité africaine* ».

A titre d'exemple, les agents de sécurité de la société Strataegis dotés au poste de gardiennage dans le PAPN sont pour la majorité des personnes n'ayant pas bénéficié d'une formation appropriée. Fort constat très désobligeant, ces derniers ont des importantes lacunes linguistiques ce qui est un énorme handicap pour le contrôle de tout accès dans le Port surtout des zones d'accès restreints à savoir la difficulté de bien converser pendant le contrôle en langue officielle avec les usagers souhaitant y accéder, l'appréhension et l'hésitation de scruter normalement la personne ou le véhicule lorsqu'ils se trouvent face à une autorité ou une personnalité influente. Pour y remédier, le Chef de Division Accès Maritimes avait mis en œuvre une formation théorique à titre de rappel avec des phases pratiques à observer lors d'un contrôle d'accès[101]. En revanche, ces efforts n'ont pas produit les résultats attendus en raison des vices sus évoqués.

[99] MARCHES TROPICAUX, 2015, « L'Afrique doit opérer des changements majeurs pour entrer le XXIe siècle », n° 2867, 104p.

[100] Multiplicité et accumulation de formations ou d'expérience ou encore de connaissances reçues et acquises sur le terrain grâce à leur ancienneté.

[101] Participante à cette formation improvisée par le CDAM en présence du superviseur des agents Strataegis au quai Mole pour corriger leur mode de travail sur les postes de gardiennage et améliorer le niveau de sécurité et sûreté dans le port précisément dans les zones d'accès restreints.

En plus, on peut ajouter à cela comme vulnérabilités identifiées dans le port[102] :

-Le conflit de compétence au niveau du contrôle d'accès entre la force publique et la structure d'appui au code ISPS (agent de sûreté) qui fragilise beaucoup la rigueur dans le contrôle ;

-La désertion des points de contrôle (situés en amont de l'entrée principale) par la Police nationale aux heures d'après-midi, en week-end et jour fériés, qui constitue l'une des grandes faiblesses ;

-Le manque de rigueur et d'efficacité dans la conduite des patrouilles terrestres reste aussi une des faiblesses à corriger ;

-Le gardiennage des sites sensibles, hangars et magasins par les sociétés privées, sans formation ni culture du code ISPS expose l'ensemble de l'installation à des situations d'insécurité et d'incidents prévisibles.

Tableau n°2. Autres défaillances liées aux ressources humaines.

N°	Centre d'intérêt	Missions assignées	Effectif actuel	Effectif cible	Déficit	Observations
1	Bureau Accueil ISPS	-Accueil des usagers -Formalités d'accès -Retrait des badges par les usagers (à l'entrée) -Renseignement de la main courante (traçabilité)	1	2	-1	En attendant les travaux de réhabilitation et d'aménagement de cet édifice, le personnel à affecter n'y est même pas encore pourvu pour cause de déficit en effectif.
2	Local vidéo surveillance	-Police de surveillance des monitors reliés aux cameras -Gestion des problèmes de logistique	4	5	-1	Suite au besoin en effectif, la mission de police de surveillance vidéo est aujourd'hui presque confiée à la société Strataegis, chose incorrecte en matière de confidentialité (à corriger)
3	Guichet contrôle ISPS	-Formalité de sortie -Dépôt des badges par les usagers (à la sortie)	3	5	-2	Ce déficit est facultatif (on peut fonctionner avec 3 guichets) par contre ici la mission est aussi effectuée par les éléments de Strataegis.
4	Porte à cabine (accès quais)	-Renforcement des mesures de sûreté -Application des procédures aux accès quais -Règlement de toute situation relevant du code ISPS (livraison, récupération, avitaillement, etc.)	0	6	-6	Ce déficit peut être résolu en affectant 5 agents de la cellule ISPS au niveau des portes à cabine.

Source : bilan 2018 de Daniel MBAN, un agent du port de Pointe-Noire.

[102] Constat fait pendant notre séjour dans le port, 2019.

La conséquence de cette défaillance immédiate est l'absence de valorisation de la compétence en fonction du poste occupé. Certes que sans moyens techniques appropriés ni ressources humaines requises, une structure aussi cruciale que le Port ne peut être compétitive. Cependant pour le respect de ces deux paramètres, il faudrait un environnement de travail sain qui permettra d'assurer un bon état de santé du personnel et en bon état le matériel de travail de manière à ce qu'il soit utilisé sans difficulté.

1.3. L'insuffisance d'un environnement de qualité.

Généralement les ports maritimes tel que celui de Douala, Port-Gentil, Pointe-Noire etc. sont situés sur la côte[103] d'une mer ou d'un océan ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages. Ces ports ont besoin davantage de protection contre les vagues et le vent en raison de leur exposition.

Les installations portuaires comprennent des bassins, offrant un tirant d'eau suffisant, bordés par des quais généralement munis de défenses (c'est un avant quai qui se trouve entre le quai et le navire empêchant que le navire heurte le quai ou la dalle en ciment) et des terre-pleins sécurisés, des équipements de manutention (grues, etc.), d'un éclairage nocturne, des jetées, d'un réseau électrique (haute tension dans les grands ports). Le port est relié à son arrière-pays par des voies de communication et se superpose aussi une infrastructure numérique (tout un réseau technologique, une interconnexion de machine) qui prend une importante croissance pour la gestion des flux et la sécurité si bien que toutes ces activités et implantations dans le port exposent les personnes qui s'y trouvent à plusieurs risques et autres conséquences. Par ailleurs, le port entraîne une modification des écosystèmes en termes d'espace (réduction des espaces « naturels ») et de diversité (raréfaction voire disparition de certaines espèces typiques du marais, des espèces aquatiques par exemple). Ces modifications ne s'expliquent toutefois pas uniquement par l'emprise spatiale du port (aussi la prise en compte du rejet des déchets toxiques dans les eaux marines).

Le port, menace pour les hommes, est un espace à haut « risque », en raison de la présence de nombreuses activités industrielles potentiellement dangereuses. Cette dangerosité est évaluée à l'échelle locale, de telle sorte que des risques majeurs liés aux activités portuaires sont identifiés sous différents aléas : l'explosion, l'incendie ou encore l'émission d'un nuage toxique, c'est le cas d'espèce du PAPN avec les installations SCLOG qui est un stockage de pétrole pour la consommation locale et extérieure. Au Cameroun c'est le cas de la société

[103] Une approche de la terre jusqu'à une certaine distance au large qui borde la mer.

camerounaise des dépôts pétroliers (SCDP) implantée dans le port de Kribi par la construction en 2015 et l'exploitation du terminal gazier et pétrolier, ce nouveau terminal d'hydrocarbures du complexe portuaire de Kribi dispose une capacité annuelle de 03 millions de tonnes de produits pétroliers et gaziers[104]. Pour prévenir ces « risques », des plans particuliers d'intervention (PPI) qui est l'une des tâches de la Division Sécurité Incendie et Ravitaillement doivent permettre de réagir en cas de catastrophe.

Par-delà cette dangerosité pour les individus, qui est évaluée en termes de « risque », le port est aussi responsable d'une pollution qui touche l'air dans la mesure où le pétrole stocké est avéré de mauvaise qualité, ces pollutions sont parfois ressenties par la population, bien que ce soient des cas rares. Nous avons aussi pu signaler au cours de nos enquêtes d'autres odeurs nauséabondes consécutives non seulement à la proximité des caisses de poissons situées au quai batelage qui se trouve aujourd'hui en pleine reconstruction mais également à une mauvaise qualité de vie liée à l'environnement terrestre du PAPN et dans les autres ports de la sous-région (port de Port-Gentil, port de Matadi[105]) qui se caractérise par des extérieurs insalubres malgré les efforts des agents d'entretien notamment[106] (annexe 4. Page 411) :

-L'émanation des odeurs urinaires dans certains recoins négligés du port ;

-La négligence dans l'entretien de quelques entrepôts et magasins de conservation des marchandises ;

-Le ruissellement d'eau usée et de nettoyage des voitures dans le port, dans ces espaces qui ne sont pourtant pas destinés pour ce genre d'activité ;

-La peinture extérieure dégradée de la plupart des bâtiments dans le port ;

-L'absence des travaux d'aménagement de la chaussée au niveau de l'entrée principale et le non aménagement encore des voies secondaires, rendent de plus en plus difficile la fluidité au niveau du contrôle d'accès.

Les supports architecturaux s'imposent d'eux-mêmes lorsqu'il s'agit de s'arrimer à la modernité des temps car, construite depuis plus de 30 ans ce qui donne lieu à une interrogation, la configuration de l'entrée principale du port soit restée la même jusqu'à ce jour. Cela suscite une inquiétude sur les conditions rudimentaires dans l'enceinte portuaire. Pourtant, nul n'ignore que ces travaux tant attendus, une fois réalisés à l'instar de la base Total, amélioreront au maximum la sécurisation dans le contrôle d'accès, la fluidité, le filtrage

[104] Jeune Afrique, novembre 2015, Cameroun : le terminal pétrolier de Kribi attribué à l'entreprise Canadienne Blaze Energy.

[105] Témoignage d'un Congolais de la RDC qui fut manutentionnaire en 2014 au port de Matadi (RDC). Voir aussi Eli LOBA, Mémoire 2018, sur la sécurité et la sûreté au Port de Port-Gentil, Université du Sahel, Dakar-Sénégal, p. 36-37.

[106] Faits constatés pendant nos enquêtes et visites dans le port.

ainsi que l'image du PAPN. Contrairement aux extérieures du port, la salubrité au niveau des bureaux est de qualité appréciable.

Quelques cas d'atteintes à la sécurité au Port Autonome de Pointe-Noire :

1er cas : Explosion dans l'enceinte portuaire.

En 2003, l'explosion d'un conteneur contenant des marchandises dangereuses abandonné par négligence pendant plusieurs mois dans le port sans qu'il soit déclaré[107]. Heureusement pour les usagers du port, cette explosion n'avait pas causé de dégâts importants, ni mort ni blessé.

2ème cas : Chute d'un conteneur dans le Port.

En 2009, l'accident s'était produit sur un portique de la société Congo Terminal, un accident inhabituel en pleine manutention, un navire porte-conteneur se faisait charger lorsque brusquement le conteneur chute. Selon Congo Terminal, la chute du conteneur était due à un petit défaut technique ou problème mécanique résultant d'un dysfonctionnement des verrous tournant qui est un dispositif servant à verrouiller les conteneurs lors de leur manutention. Les responsables de Congo Terminal avaient certifié que juste quelques dégâts matériels mineurs ont été recensés et que des dispositions avaient été prises pour que tout rentre dans l'ordre[108]. Il n'y avait donc eu plus de peur que de mal.

Cet état de fait consécutif aux insuffisances liées à la mise en œuvre de la sécurité portuaire tant sur la faiblesse des moyens techniques que sur l'absence des ressources humaines qualifiées auxquelles s'ajointe la dégradation de l'environnement terrestre nous paraît fragiliser l'image du PAPN et ceux des pays limitrophes. Ceci étant, les activités portuaires génèrent aussi bien des conséquences néfastes et polluantes sur l'environnement terrestre que sur le milieu marin d'où l'intérêt de cette section de notre étude sur les atteintes à la sécurité de la navigation maritime.

Section 2. La sécurité de la navigation maritime au PAPN et dans la sous-région

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. L'emplacement d'un port est un point clé

[107] Echange en 2017 avec Mr Gaston ESSAPOUNDOU, agent de la Marine Marchande, Responsable de la mise en application du code ISPS dans le PAPN.

[108]Echange en 2017 avec Mr Gaston ESSAPOUNDOU, agent de la Marine Marchande, Responsable de la mise en application du code ISPS dans le PAPN.

dans la détermination et l'évaluation des risques et des différents dangers auxquels sont exposées les vies humaines et la cargaison à bord tout au long du parcours à arpenter jusqu'à destination. Cette logique universelle reconnue de toutes les conventions internationales est également valable pour les pays d'Afrique Centrale 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 les mesures de contrôle de sécurité du navire, des personnes physiques 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 étudier le niveau sécuritaire du PAPN en rapport avec sa situation géographique ensuite évoquer les éléments de cette géographie physique marine et côtière au Congo et des pays limitrophes avant d'analyser l'état de la sécurité de la navigation maritime et la sécurité des personnes à bord du navire.

2.1. La situation géographique du PAPN est-elle un handicap à sa sécurité ?

Carte 3. Localisation du Congo (du PAPN) dans le golfe de guinée.



Source : Revue "Enjeux" Mers et rivages en Afrique centrale, Dossier n°26, mars 2006. Carte modifiée par Nice Michée ISSANG.

La mer recouvre 70% de la surface du globe terrestre, soit 362 millions de Km2 et sur 193 Etats près de 160 disposent d'une frontière maritime (accès à la mer). Pour l'Homme, la

maîtrise et l'exploration du milieu maritime ont toujours été un challenge et ce dès la genèse de son histoire avec ce milieu. Suivant l'endroit de la terre où il se trouve et les difficultés à affronter ce milieu, il inventera multiples types de bateaux et navires, jusqu'à élaborer des formations appropriées et structurées comme l'armada[109]. Durant tout ce long processus, l'homme a toujours été confronté au problème relatif à la position de son navire dans ces larges étendues d'eaux inconnues. A l'origine il va développer la navigation astronomique[110] puis par la suite il procédera à la collecte des informations prises dans les eaux déjà explorées, pour développer la carte de navigation sur papier[111] qui s'améliorera au fil du temps pour donner aujourd'hui des systèmes électroniques de navigation maritime. Cette évolution sur fond d'erreurs (au fur et à mesure que la technologie évoluait il y a eu plein d'erreurs qui ont été corrigées aujourd'hui et dont les correctifs ne cessent de s'améliorer) corrigées vers l'état technologique actuel des navires a fortement contribué à donner à la mer sa valeur actuelle dans tous les domaines liés à son exploration et son exploitation.

Depuis la seconde guerre mondiale, la flotte mondiale est en croissance continue, les échanges mondiaux empruntent beaucoup plus les voies maritimes, ce qui représente un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes. Aujourd'hui plus d'un tiers de la production mondiale de pétrole provient de l'exploitation offshore[112]. Par ailleurs cette croissance mondiale du commerce maritime au cours des deux dernières décennies est venue accroitre la vitesse, la fréquence et les volumes du trafic des marchandises. Cette croissance commerciale est à la fois cause et effet de la croissance économique des ports africains[113] estimée à plus de12 %[114]. L'Afrique rentre ainsi peu à peu dans ce peloton généré par l'importance croissante de la mer dans les échanges et dans la vie des peuples[115] (maritimisation des économies mondiales). Durant ces dernières années, les exportations de l'Afrique ont connu une hausse de 56 %, soit

[109] L'invincible Armada est le nom d'une très grande flotte d'invasion dont la manœuvre demande beaucoup de précaution pour échapper à l'échec, armée envoyée par Philippe II d'Espagne contre l'Angleterre en 1588. La flotte espagnole se composait de 130 navires, en majorité des galions, transportant 30.000 hommes, dont environ 20.000 soldats. Elle fut vaincue par la flotte anglaise le 6 août 1588, et fût par la suite en grande partie détruite sous la force des éléments anglais. Une tempête mit à mal l'Armada et plusieurs de ses équipages, pour la plupart inexpérimentés et mal équipés.

[110] Méthode qui nécessitait l'emploi d'un outil complexe le sextant dont l'efficacité était étroitement liée à la météo, permettant de déterminer le climat avant de prendre le large.

[111] C'est le support le plus connu de la diffusion de l'information nautique, il s'agit d'une synthèse graphique des informations géographiques utiles et nécessaires à la sécurité de la navigation. La description est simplifiée au maximum pour ne pas gêner le navigateur en lui présentant des informations superflues. Cf. D. TCHOMTE, T. MIENAHOU, 2011, « Analyse Comparative d'Interfaces Homme-Machine Mobiles et Non mobiles pour le Suivi et la Simulation de Navigations Maritimes », Mémoire de Master II « Milieu maritime et Opérations navales » de l'Ecole navale de France, p.6.

[112] Journal Le Monde, 2012, « Les Fonds Marins : Objet de Convoitise pour les Etats », 12 mai, p.9.

[113] B. CHALFIN, 2013, « La Rénovation du Port de Tema », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, p.68.

[114] A. HARDING, G. PALSSON, et G. RABBALLAND, mai 2016, « Ports et Transportes Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre : Les Défis à Relever », Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne, SSATP, n°84F, p.4.

[115] Le commerce par conteneurs a par exemple connu une croissance annuelle de 10 % depuis 1990 et un doublement du volume d'échange actuel. Cf. CNUCED, « Etude sur les Transports Maritimes », New York/Genève, Nations Unies, 2016, p.25.

204,8 milliards de dollars[116] (US). Le pétrole brut, exporté par les producteurs de l'Afrique de l'ouest et du centre est estimé à 200 millions de tonnes de baril représentant l'essentiel de leurs exportations[117]. Cela donne une idée de grandeur des activités maritimes dans la zone de l'Afrique de l'ouest et du centre autour de laquelle s'active l'OMAOC[118]. De l'intersection de ces deux organismes (OMAOC et APPA[119]) régionaux se conjuguent 9 Etats (sans tenir compte des pays producteurs de pétrole de cette région ne faisant pas partie de l'APPA). Cette contribution est ainsi fortement dopée par l'exploitation pétrolière de ces Etats[120]. Ces 9 Etats jalonnent le littoral Centro-occidental de l'Afrique : Région communément appelée *Golfe de Guinée* dont fait partie *la République du Congo, d'où la position géographique critique du PAPN qui influence ou impacte sur sa sécurité et sûreté maritimes*. Les divergences d'opinions constatées sur les limites exactes de cette entité géographique et surtout son importance dans cette partie de notre étude nécessitent de présenter dès l'entrée de jeu l'entendue maritime accordée au Golfe de Guinée par cette recherche.

Présentation du Golfe de Guinée.

Le Golfe de Guinée est cette partie de l'océan atlantique qui rentre sur les terres du littoral d'Afrique de l'Ouest et du centre. Sa délimitation géographique exacte reste à ce jour encore difficile à cerner.

Selon l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI), le Golfe de Guinée est cette partie de l'Océan Atlantique qui s'étend du Cap des Palmes (au-dessus de Dakar), à la pointe extrême Sud du Liberia, au Cap Lopez au Gabon. Il se présente sous la forme d'une vaste échancrure de 5.707 km sur les rivages à l'Ouest de l'Afrique qui s'étend jusqu'en Afrique Centrale (Gabon)[121].

D'après les découpages de la FAO sur les zones de production halieutique dans l'océan atlantique, le Golfe de Guinée est dilué dans deux zones ; celles appartenant à l'Atlantique

[116] CNUCED, op cit, 2016, p.115

[117] CNUCED, op cit, 2016, p.115.

[118] Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle compte vingt-cinq (25) Etats, de la Mauritanie à l'Angola, dont vingt (20) Etats côtiers et cinq (5) Etats sans littoral. Créée le 7 mai 1975 à la suite de l'adoption de la charte d'Abidjan où se trouve également son siège (Côte d'Ivoire), l'OMAOC est une institution intergouvernementale de coopération dans le domaine de la Marine marchande, de l'industrie portuaire, de la sécurité et sûreté maritimes, du transport en transit en provenance ou à destination des pays membres, de la protection de l'environnement marin ainsi que la mise en œuvre des conventions internationales pertinentes. Ses Etats côtiers sont : Angola, Bénin, Cameroun, Cap Vert, République du Congo, République Démocratique du Congo (RDC), Cote d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Liberia, Mauritanie, Nigeria, Sao Tomé et Principe, Sénégal, Sierra Leone, Togo. Les Etats enclavés sont : Burkina Faso, République Centrafricaine (RCA), Mali, Niger, et le Tchad.

[119]Association des Producteurs de Pétrole Africains. C'est une organisation internationale des pays africains producteurs de pétrole. L'organisation existe depuis 1986 et a son siège à Brazzaville au Congo. Le but de l'organisation est de renforcer la collaboration entre les différentes compagnies pétrolières des pays membres et de maintenir une stabilité des prix. Il comprend 14 Etats membres : Afrique du Sud (depuis février 2005), Algérie, Angola, Bénin, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Gabon, Guinée équatoriale, Libye, Nigeria, RDC et Tchad (depuis février 2005). Il est important de signaler que tous les pays africains producteurs de pétrole n'ont pas adhéré à l'APPA.

[120] Parmi les Etats membres aux deux organismes c.-à-d. seulement les pays producteurs de pétrole faisant partis de l'APPA qui sont pris en compte, il n'y a que 09 Etats parmi ces 14 qui jalonnent le golfe de guinée. Et la contribution de ces deux organismes aux activités pétrolières et maritimes de ces 10 Etats, est faite ou effectuée de façon louche ou illicite.

[121] P. M'BAKI HELU (sous la direction Martin NDENDE), « Les Conséquences Environnementales de l'Exploitation Pétrolière dans le Golfe de Guinée », Mémoire de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2007, p.8.

Centre-Est et celle de l'atlantique Sud-est[122]. La surface maritime concédée au Golfe de Guinée par cette étude est celle qui s'appuie sur les éléments de la géographie physique de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (souvent appelée le Golfe de Guinée dans sa plus large conception).

Le Golfe de Guinée présente parfaitement cette configuration (de golfe) dans la région partant de la frontière maritime entre la Côte d'Ivoire et le Liberia jusqu'au littoral angolais. En effet, la pénétration de l'atlantique dans l'ile Afrique se fait sur près de 6000 km le long de la façade occidentale. Celle-ci concerne le linéaire côtier compris entre le Cap des Palmas, entre la Libéria et la Côte d'Ivoire, et le cap Santa Maria sur le littoral Sud de l'Angola[123].

Cette partie de l'Afrique est marquée par certains éléments de la géographie physique (physiographiques), à savoir, les bassins côtiers, la morphologie du littoral et quelques aspects de climatologie. On y trouve successivement trois grands bassins côtiers : le bassin de la Côte d'Ivoire, le bassin du Niger et l'ensemble quasi-continu sur le linéaire côtier des bassins du Gabon, du ***Congo*** et de l'Angola.

Sur le plan institutionnel, le Golfe de Guinée peut être défini comme une aire maritime circonscrite à celle des 8 Etats adhérents à la Commission du Golfe de Guinée[124] (membres et observateurs). Le Golfe de Guinée dispose dans la région allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola probablement les plus grands gisements sous-marins de pétrole de bonne qualité estimés autour de 50 milliards de barils dont 30 milliards pour le seul Nigeria[125].

Par ailleurs, le gaz naturel y est aussi abondant, avec des réserves disponibles de 3.863,3 milliards de m3, pour une production annuelle de 6,18 milliards de m3 seulement[126] (la grande majorité est brûlée par des torchères).

Le Nigeria est immédiatement suivi de l'Angola avec ses *réserves* estimées à 9 milliards de barils, du Gabon avec 2,2 milliards de barils, de la Guinée Equatoriale et du Congo-Brazzaville avec chacun près de 1,8 milliards de barils, du Tchad avec 0,9 milliard de barils de réserves, le Cameroun et le Congo-Kinshasa, avec respectivement 0,7 milliard et 1,5 milliard de barils prouvés en 2013[127].

---

[122] J. MARCADON, « Les Enjeux Atlantiques », Paris, Ellipses, 2001, p.45.

[123] A-D. OGOULAT, « Afrique Centrale et Golfe de Guinée : Géopolitique des Termes de l'Echange entre deux Regionymes Sous-contentieux », Enjeux, n° 26, 2006, p.9.

[124] La Commission du Golfe de Guinée a été créée au terme d'une réunion qui s'est tenue à Libreville les 18 et 19 novembre 1999. Il s'agit de l'Angola, du Cameroun, du Congo, du Gabon, de la Guinée Équatoriale, du Nigeria, de la RDC et de Sao Tomé et Principe. Ses missions consistent : Préservation de la paix, de la sécurité et de la stabilité dans le Golfe de Guinée, prévention, gestion et règlement des conflits éventuels liés à l'exploitation des ressources naturelles dans les zones frontalières et aux limites des zones économiques exclusives, harmonisation des politiques des Etats membres, notamment s'agissant des ressources naturelles, de la sécurité maritime, de la pêche et de la protection de l'environnement. Source : http://fr.wikipedia.org.

[125] Cf. P. M'BAKI HELU, op cit, p.17.

[126] Cf. P. M'BAKI HELU, ibidem.

[127] Ecofinance n°44, juin 2013, p.32.

En parallèle de ses gisements pétroliers, le Golfe de Guinée est également très riche en ressources halieutiques[128] et minières. L'abondance des cours d'eau et la présence de mangroves (des plantes qui consistent les forêts océanographiques) sur le littoral en font l'une des zones les plus poissonneuses du globe. On compte environ 1,2 millions d'hectares de mangroves dans la région. Situées essentiellement sur la côte nigériane, ces mangroves servent d'habitat à de nombreux crustacés (crevette), mollusques (huitres et autres), poissons et oiseaux. L'écosystème marin du Golfe de Guinée est riche en poissons d'une grande valeur commerciale ; il est aussi le plus grand réservoir de baleines à bosse. Les eaux du Golfe de Guinée comprennent en autres les langoustes (grosse crevette), les thonidés, les ressources démersales et les ressources pélagiques. La FAO évalue à 200.000 tonnes pour les espèces démersales et pélagiques, contre 400.000 tonnes pour les espèces thonidés[129].

Le Golfe de Guinée, et notamment sa composante Afrique Centrale, bénéficie d'une position géostratégique qui le met en contact avec toutes les autres sous-régions (cœur de l'Afrique : Mer ouverte). Il est donc incontournable pour toute question qui a trait à l'accessibilité de l'Afrique. Qui tient le Golfe de Guinée tient l'Afrique.

Tous ces détails sus évoqués en ressources naturelles de manière à élucider comment et pourquoi cette zone maritime à proportion démesurée et richissime à laquelle appartient la République du Congo, est tant attractive et convoitée par des personnes physiques ou morales à diverses intentions. Le Golfe de Guinée s'inscrit dès lors dans le registre des « espaces les plus convoités », des « espaces pivots » du monde non-occidental et en fait l'une des arènes les plus décisives de la compétition géopolitique mondiale[130].

Le Golfe de Guinée, de par sa position géostratégique majeure (croisée des grands axes maritimes) clairement démontrée et sa richesse indicible en ressources pétrolifères et halieutiques, puis l'inadéquation des moyens affectés à sa surveillance[131] est en proie à une série de menaces pouvant être classées en deux types.

Le premier type de menaces concerne le danger représenté par l'ensemble des navires marchands de passage ou à destination du Golfe de Guinée qui sont pour la plupart des

[128] FAO, « Contribution of Fisheries to National Economies in West and Central Africa. Policies to Increase the Wealth Generated by Small-scale Fisheries. New Directions in Fisheries », A series of policy briefs on development Issues, n°3, Rome, FAO, 2016.

[129] J. NDOUTOUME NGOME « Terrorisme et Piraterie : Quelle Sécurité pour les Mers du Golfe de Guinée ? », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.170.

[130] C. AWOUMOU, « Le Golfe de Guinée face aux Enjeux », septembre 2011, http:/www.codersia.org.

[131] Voici un échantillon des effectifs humains de quelques Marines militaires de la région : Cameroun (1300) ; Congo (900), Congo-Kinshasa (1000), Gabon (500), Guinée Equatoriale (100), Angola (1500). Audrey GATSE, Mémoire Master II 2018, Terrorisme et Piraterie dans le golfe de Guinée, Université Marien Ngouabi, p.75.

navires sous normes[132] interdits des ports de grandes puissances maritimes et qui sont souvent à l'origine des grandes catastrophes maritimes : **C'est la sécurité maritime.**

Le MOU d'Abuja[133] est la réponse actuelle la plus adaptée à ce genre d'insécurité au sein du domaine maritime du Golfe de Guinée.

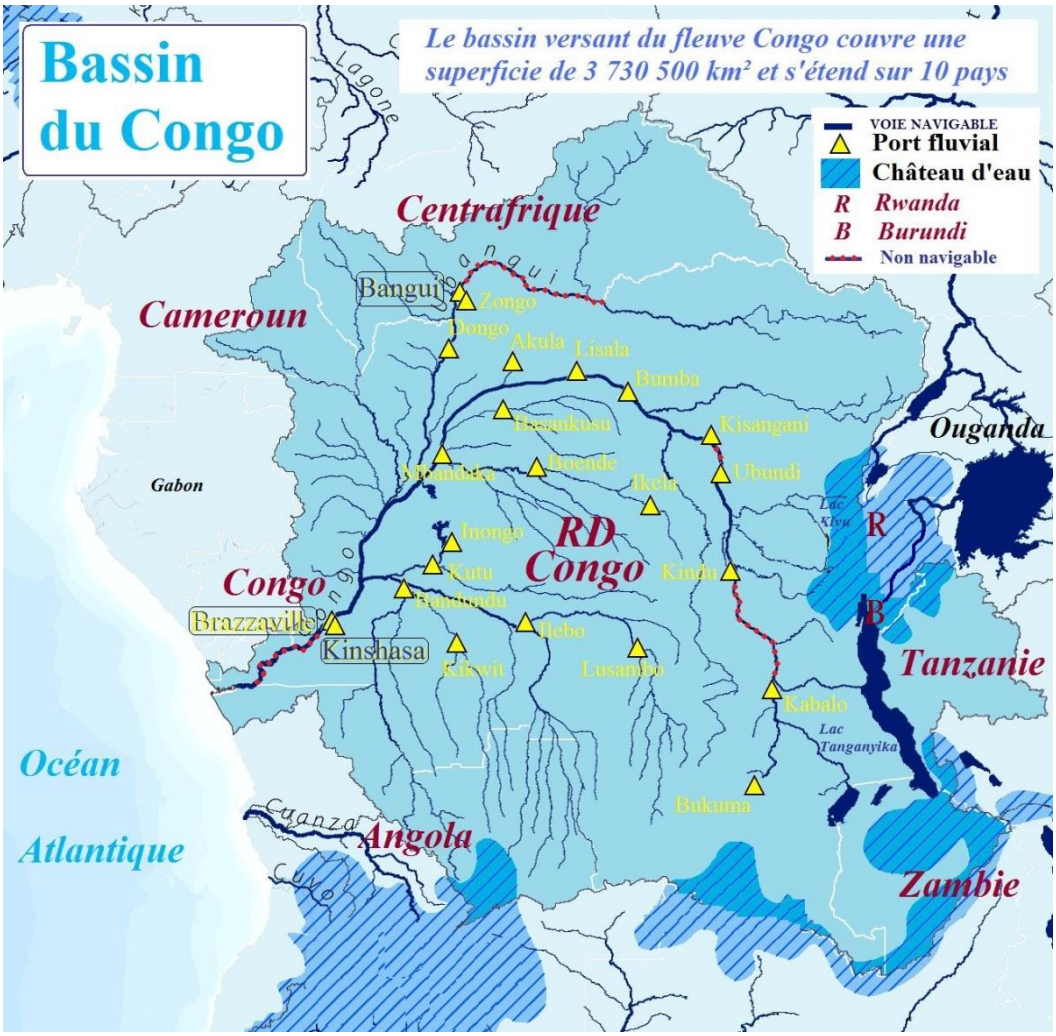
Le second type de menaces concerne les actes de malveillance en milieu maritime ou qui s'y rattachent dont généralement seuls les Etats, dans le cadre de leurs missions liées à l'obligation des Etats, missions courantes, sont outillés à faire face : **C'est la sûreté maritime**. Cette zone du golfe de guinée a été plusieurs fois victime de ce type de menace qui sera étudié au chapitre suivant.

[132]La résolution A466(1981) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) considère comme sous norme, le navire dont la coque, les machines ou l'armement tel que les engins de sauvetage, les installations radioélectriques et le matériel de lutte contre l'incendie ne répondent pas aux normes requises par la convention pertinente. C'est le cas, en particulier lorsque le navire n'est pas pourvu de l'armement requis ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par la réglementation, que l'armement ou l'agencement du navire ou son armement ait subi une détérioration importante en raison, par exemple de la mauvaise qualité d'entretien. La résolution précise que ces facteurs apparents, pris ensemble ou séparément, doivent rendre le navire inapte à prendre la mer et mettre en danger la vie des personnes à bord s'il était autorisé à appareiller. Sont désignés ainsi, les navires qui n'ont à leur bord, ni les équipements de sécurité exigés par la législation conventionnelle internationale, ni le personnel qualifié, c.-à-d. titulaire des certificats et brevets de navigation. Source : A. FALL, « Le Contrôle par l'Etat du Port en Matière de la Sécurité de la Navigation et de Protection de l'Environnement Marin », DMF, n°601, février 2001, p.102-108.

[133] Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Les Etats de l'OMAOC ; conscients qu'un cadre juridique communautaire visant à harmoniser les procédures d'inspection est d'importance fondamentale pour assurer l'application homogène des principes de la sécurité du transport maritime, ont signé le 22 octobre 1999 ce MOU sous le patronage de l'OMI suite aux deux réunions préparatoires d'Accra (Ghana en avril 1998) et de Conakry (Guinée Conakry en janvier 1999). Ce sont joints à ces Etats membres de l'OMOAC la Namibie et l'Afrique du Sud. Il vise à assurer l'inspection coordonnée des navires faisant escale dans les eaux de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre et ce, en vue de garantir le respect des normes élevées imposées par l'OMI ainsi que la protection de l'environnement. Source : C. ZINSOU, « Le MOU d'Abuja : Un Accord Administratif Pertinent Difficilement Appliqué dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, N° 1, Juillet 2009, p.25.

2.2. Présentation du littoral Congolais et ses risques sécuritaires.

Carte n°4. Le bassin hydraulique du fleuve Congo.



Source : Ministère de la Recherche Scientifique du Congo 2011, carte modifiée par Nice Michée ISSANG, 2018.

Synthèse hydro climatique : Premier bassin versant d'Afrique et second du monde en termes de superficie, soit 3.700.000 km². Débit moyen Q= 39.610 m3/s. 1/3 du bassin est situé dans l'hémisphère Nord et 2/3 dans l'hémisphère Sud (25.000 km de voies navigables). Température moyenne 28°c. Pluviométrie moyenne de 1.700 mm. Evapotranspiration réelle moyenne de 1.000 mm. Précipitation efficace moyenne de 580 mm. Ruissellement moyen de 120 mm. Ce qui rend le climat plus favorable à la navigation[134].

[134]Ministère de la Recherche Scientifique du Congo 2011.

2.2. 1. Données physiques de l'espace maritime.

La République du Congo dispose d'une façade maritime longue de 92 nautiques (169 km) dans le département du Kouilou. Elle fixe sa ligne de base à la laisse de la plus basse mer longeant ses côtes, avec un climat à faible densité[135]. Les points éloignés de la côte sont déterminés par les coordonnées[136] suivantes :

-Point situé entre les 5ème et 6ème parallèles : (5° 53,5' S ; 008° 22' E) ; et

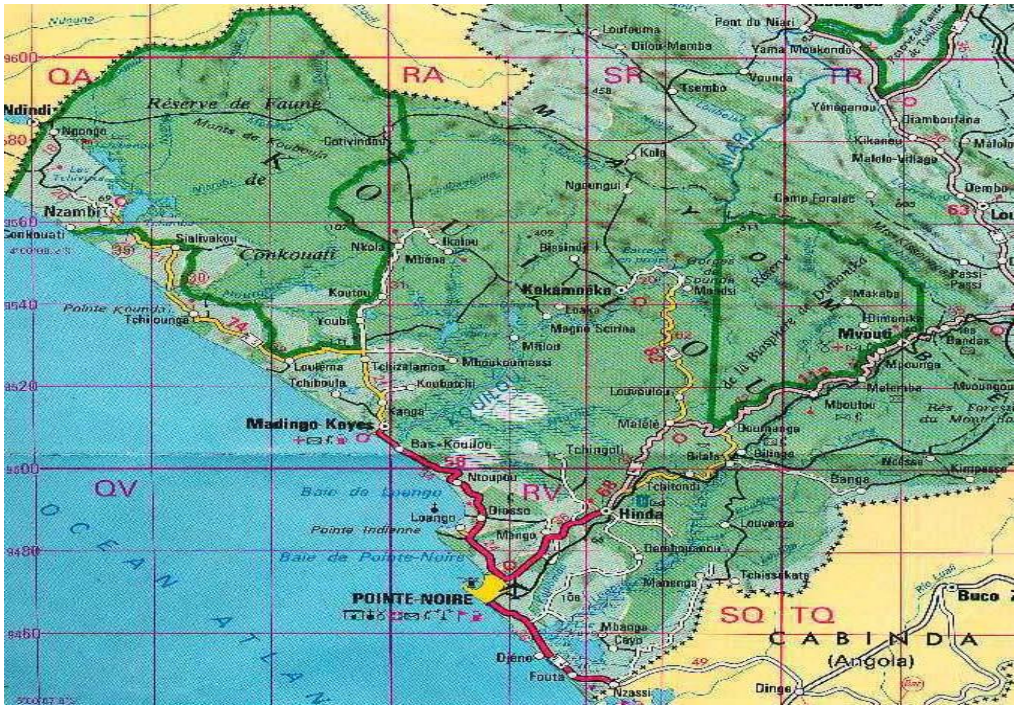
-Point situé entre les 6ème et 7ème parallèles : (6° 43' S ; 009° 06,5' E).

Tel qu'héritées des puissances coloniales, les frontières maritimes congolaises[137] avec les pays voisins se configurent de la manière suivante :

-A partir du lac MASSADJI entre la République du Congo et l'Angola au Sud ; et

-A compter de la lagune MEKOUDZI entre le Congo et le Gabon au Nord.

Carte n°5. La façade maritime atlantique du Congo.



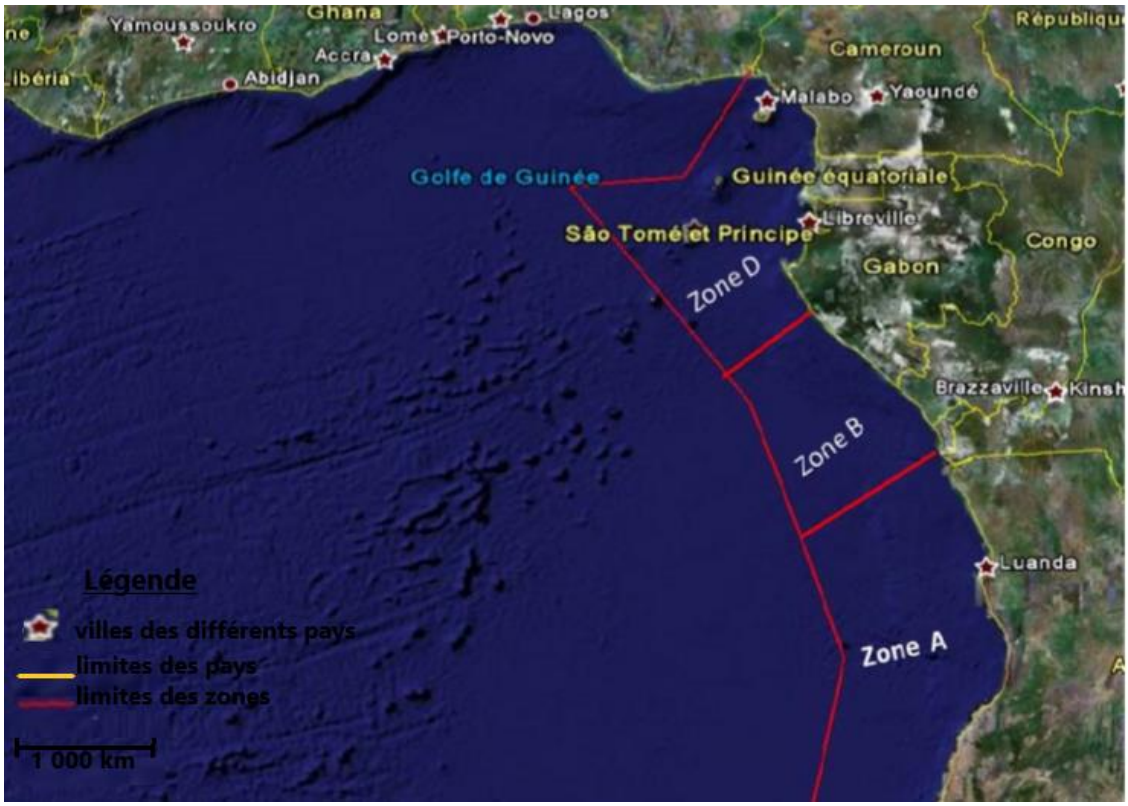
Source : Marine nationale du Congo, 2010.

[135] C. BATOUDILA, (sous la direction de Jean Pierre BEURIER), « L'Espace Maritime Congolais », Mémoire de Master II recherche Droit maritime et océanique, Université de Nantes 2011, p.38. (Pas de tempête ni de vent violent).

[136] Ordonnance n° 047/77 du 9 septembre modifiant l'article 2 de l'ordonnance du 18 octobre 1971.

[137] C. BATOUDILA, (sous la direction de Jean Pierre BEURIER), « L'Espace Maritime Congolais », Mémoire de Master II recherche Droit maritime et océanique, Université de Nantes 2011, p.38.

Carte n°6. Découpage de la zone maritime de la CEEAC dans le cadre de la stratégie.



Source : Marine Nationale, 2010.

2.2. 2. Atouts économiques du littoral congolais.

Le milieu maritime joue un rôle prépondérant dans l'économie congolaise : la part des revenus du pétrole dans le PIB[138] est de 67 % au Congo Brazzaville (2018). Il en est de même pour la part dans les exportations qui représentent 94 %. Enfin dans les revenus budgétaires des Etats (du Golfe de Guinée) notamment au Congo Brazzaville cette dépendance est complète 80 %[139].

Les réserves pétrolières congolaises, pour la plupart offshore, sont estimées à 1,8 milliards de barils[140]. En 2019 avec 17,4 millions de tonnes le Congo-Brazzaville est le sixième pays producteur de pétrole d'Afrique après le Nigeria, l'Angola, l'Algérie, la Lybie et l'Egypte. Sa production est d'environ de 354 000 barils par jour[141]. Les champs de pétrole les plus productifs sont Mboundi, Nkossa, et Kitina. A eux seuls, ils assurent la moitié de la production totale du pays. Ils sont situés en haute mer, comme la majorité des champs de

[138] PIB : produit intérieur brut.
[139] PAILLARD, Christophe-Alexande, « Afrique Complexe et Contrastée », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°40, p.71
[140] Atlas géopolitique des espaces maritimes, 2018, p.57.
[141] Site : organismes.org/classement-des-pays-producteurs-de-petrole-en-afrique. Informations publiées le 07 juillet 2009-2019.

production. C'est d'ailleurs en haute mer que se concentrent la quasi-totalité des investissements des compagnies pétrolières en quête de nouveaux gisements[142].

Les ressources halieutiques sont diverses et nombreuses parmi lesquelles on cite principalement : les bars, les soles, les dorades roses, les dorades grises, les petits capitaines, les barbillons, les mérous, les capitaines rouges, les pelons, les mâchoirons, les sardinelles, les ethmaloses, les chinchards, les bécunes, les requins, les raies et les crevettes[143].

Selon la FAO, la production des poissons destinés à la consommation humaine directe en 2019 a été : 52,4 millions de tonnes dont seulement moins d'un million de tonnes a été exporté et 13,14 millions de tonnes importés pour compenser l'insuffisance. Cela représente une estimation de 18 millions $ US en importation et 5 millions $ US en exportation. Toutefois il faut souligner que ce secteur est encore sous développé au Congo comme dans toute la sous-région[144].

Ces données montrent bien l'apport consistant du domaine maritime dans la charpente de l'économie congolaise. Les éléments évoqués dans la présentation du Golfe de Guinée confortent bien cette situation au niveau de tous les pays du Golfe de Guinée producteurs de pétrole.

2.2. 2-A. Le Port de Pointe-Noire : Port stratégique de la sous-région.

Le PAPN est d'une importance stratégique majeure car ayant l'avantage d'être l'unique port en eau profonde de la sous-région constituant de ce fait le point d'éclatement du trafic maritime sous régional.

La République du Congo est à cet égard, le débouché commercial « naturel » de son immense voisine orientale (R.D. Congo). Elle l'est tout autant de sa voisine du nord, la République Centrafricaine et, ce grâce à un système de communication (routes, fleuves, chemin de fer) qui converge, via Brazzaville, vers le Port Maritime de Pointe-Noire. Depuis son indépendance en 1975, l'Angola utilise toujours ces facilités (réseau routier pour desservir seulement l'enclave du Cabinda) et la part de ce transit, dans les statistiques du port congolais ne fait que croitre[145]. Par contre cette situation peut subir dans quelques années un éventuel changement grâce à la construction en cours du port maritime du Cabinda. Le PAPN dispose 15 m de profondeur, et peuvent y accoster les navires calant 34 pieds et mesurant 234 m. Ce port dispose d'un bassin portuaire de 84 ha de superficie ouvert sur la baie (donnant sur

[142] KLOTCHKOFF Jean-Claude, « Le Congo d'Aujourd'hui », Les éditions du jaguar, 2ème édition 2011, p.67.
[143] FAO, « Profile de la Pêche par Pays : Le Congo-Brazzaville », septembre 2019 (FID/CP/PRC-2019).
[144] FAO, « Profile de la Pêche par Pays : Le Congo-Brazzaville », op cit ; ibidem
[145] Jean-Claude. KLOTCHKOFF, « Le Congo d'Aujourd'hui », Les éditions du jaguar, 2ème édition 2011, p.66.

l'échancrure de Loango) par un passage de 280 m de largeur prolongé par un chenal d'accès d'une longueur de 120 m (dragué à 15 m de profondeur) et de quatre terminaux pétroliers hors du port public c'est-à-dire en offshore (en mer) et sur la terre ferme dans le sud du pays : Djeno, Nkossa I et II, Yombo, tous faisant partie intégrante du PAPN[146].

Ainsi le Port de Pointe-Noire est à la croisée des grands axes maritimes. Il sert de relais entre l'Europe, la côte Est des USA, la côte Est de l'Amérique du Sud d'une part et de l'Afrique du Sud, le sous-continent Indien, et de l'extrême orient d'autre part.

2.2. 2-B. Congo Terminal.

La concession du PAPN sous le concept Congo Terminal[147] (Pointe-Noire) pour une durée de 27 ans (à compter de 2008) vise deux principaux objectifs :

- Devenir la première plate-forme de transbordement ; et
- Devenir la porte d'entrée du bassin du Congo, sur les principaux corridors de la sous-région desservant : la RDC, la RCA, le sud du Cameroun et le nord de l'Angola. Cet investissement de 374 milliards de francs CFA (soit 0,57 milliard d'Euros) par le Groupe Bolloré[148]. Congo Terminal, une filiale de Bolloré, la société appelée à gérer les destinées du terminal, est inéluctablement à forte valeur ajoutée pour l'économie congolaise.

Il n'est plus à démontrer que le littoral du Congo est de par son atout géographique la porte océane grandeur nature de l'Afrique centrale (Port de Pointe noire et les perspectives de sa concession) et de ses gisements pétroliers offshore puis de sa biodiversité marine un atout incommensurable pour ses perspectives économiques à venir.

2.2. 3. L'arrière-pays et l'avant-pays du Port Autonome de Pointe-Noire.[149]

Etant circonscrit naturellement dans l'aire maritime du Golfe de Guinée, le littoral congolais est en proie aux mêmes types de menaces communes aux autres Etats de la sous-région. Ainsi, il sied de faire connaître clairement l'hinterland (arrière-pays) et foreland (avant-pays) du

[146] NGODI Etanislas, « Etat des Lieux de la Piraterie Maritime au Congo Brazzaville : Piste de Réflexion », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.34

[147] Source : Prospectus édité par BOLLORE AFRICA LOGISTICS, « Congo Terminal », avril 2009 (durée 27 ans).

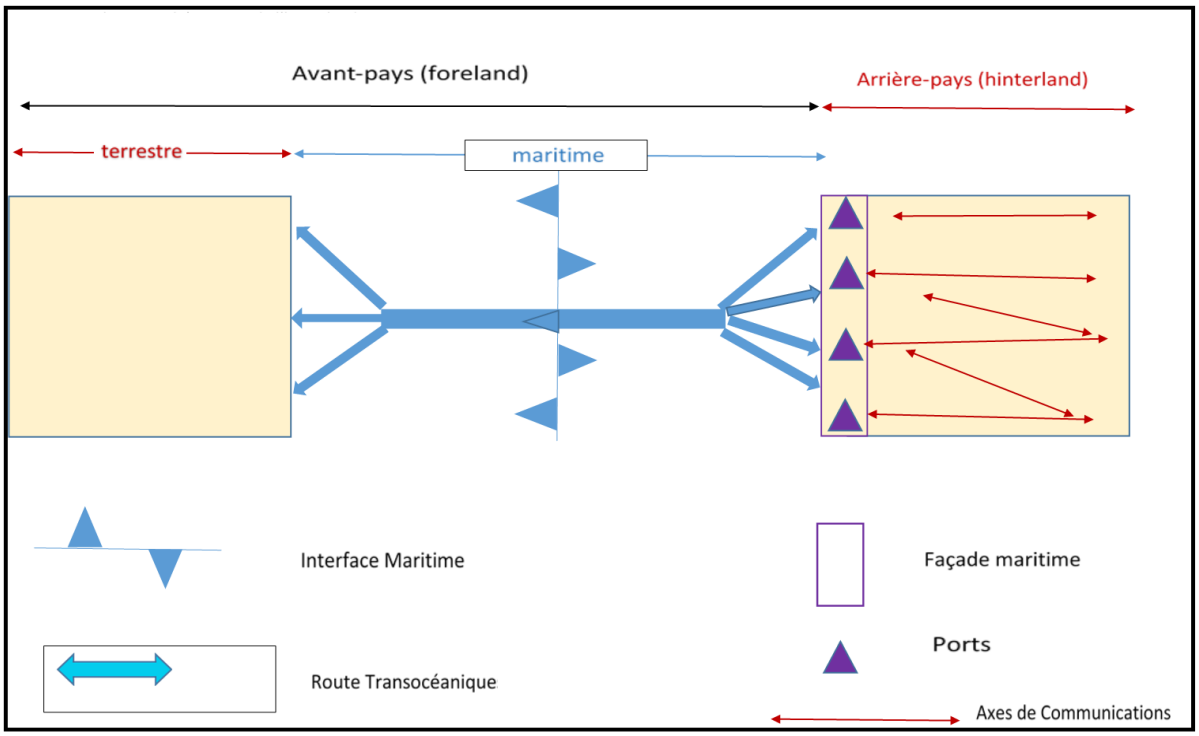
[148] Bolloré, firme française fondée au début du XIXème siècle et longtemps leader dans la production de papier et de film plastique. Bolloré s'est, au cours de la dernière décennie, engagé dans un processus de diversification, investissant dans les secteurs de l'énergie et des médias tout en tentant d'occuper une place importante dans les domaines du transport et de la logistique grâce à une stratégie dynamique d'acquisition d'anciennes firmes et de biens immobiliers. Bolloré est donc devenu en très peu de temps le premier opérateur de transport et logistique en Afrique. Bien décidé à maintenir sa domination dans ce secteur, Bolloré propose toute la gamme des services dans les trente-huit pays africains où il opère des opérations de manutention dans les terminaux jusqu'à l'entreposage, en passant par les mines, les chemins de fer, le transport par camions et la logistique militaire. Cf. T. DELTOMBE, « Les Guerres Africaines de Vincent Bolloré », le Monde Diplomatique, avril 2009, 1 p et pp. 16-17.

[149] Voir : MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE, « Projet de Stratégie Nationale de la Sécurisation des Intérêts Congolais en Mer et sur les Voies Navigables », février 2016, pp.2-3.

PAPN de manière à comprendre ses multiples relations économiques avec son arrière-pays et son avant-pays.

Le mot *hinterland*[150], emprunté de l'allemand (*hinter* « derrière » et de *Land* « terre, pays ») et utilisé en anglais, apparaît en français en 1894. Il est surtout employé dans le domaine du transport maritime. L'arrière-pays ou hinterland est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral. En géographie, c'est la zone d'influence et d'attraction économique d'un port par opposition au foreland que, ce dernier approvisionne et tire les marchandises qu'il expédie.

Figure n°3. Explication schématique de l'hinterland.



Source : Schéma réalisé par Nice Michée ISSANG, 2020.

L'hinterland n'a pas de limites : Son importance est fonction de sa population et de la situation économique ; son étendue dépend en particulier de la densité et de la qualité des voies de communication qui convergent vers le port. Un même hinterland peut être desservi par plusieurs ports qui sont alors en concurrence. Tout dépend des infrastructures portuaires ainsi que de la qualité du service fourni par le port[151].

[150] Site : www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html

[151] Charlier J., 2008, Contribuation méthodologique à l'étude des arrière-pays portuaires, Louvain la Neuve, thèse inédite de Doctorat, Institut de géographie de l'Université Catholique de Louvain, 150p.

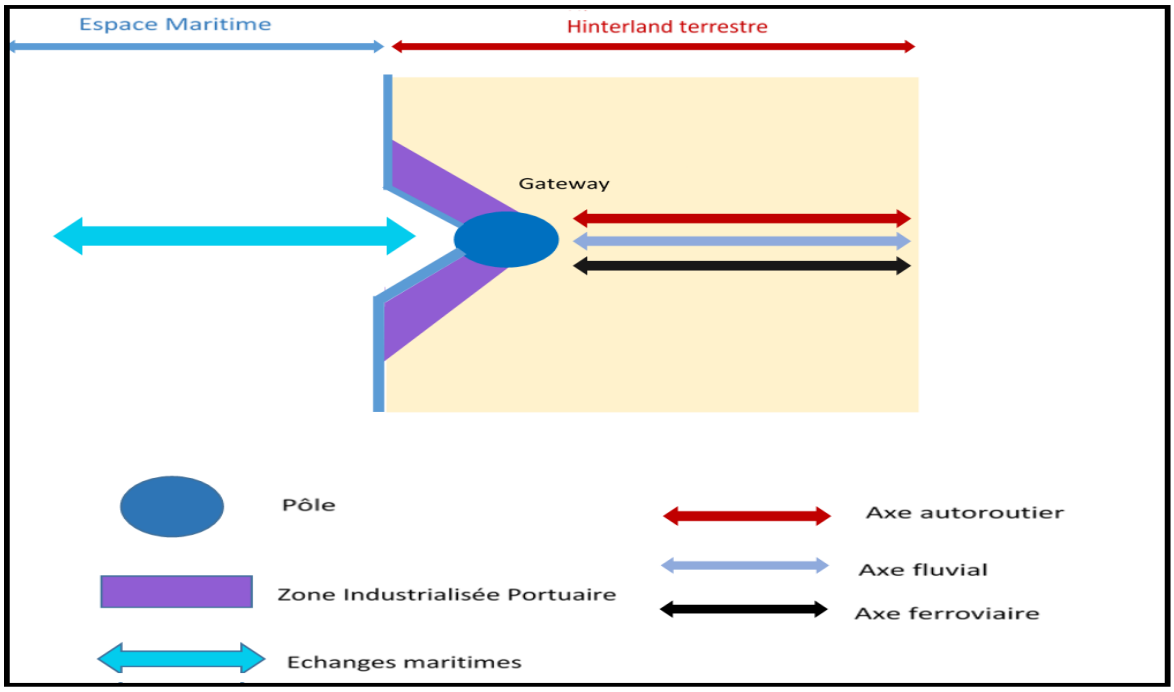
En principe, plus le port est important, plus le trafic avec son hinterland est différent de son trafic maritime, aussi bien en volume qu'en type de marchandises. En effet, les marchandises importées dans un port ne vont pas toutes dans son hinterland car elles sont, soit directement exportées par voie maritime (fonction de hub du port), soit travaillées dans le port (la société MINOCO qui transforme les céréales en farine). De même, les marchandises exportées par voie maritime ne proviennent pas forcément de l'hinterland puisqu'elles peuvent être produites dans le port par exemple des produits métallurgiques (acier, tôle, métal, grillage de serrurier) produits à partir de minerai, par contre ce genre de production n'existe pas dans le PAPN. C'est sur l'hinterland notamment que se joue la concurrence entre les grands ports nationaux (le port fluvial de Brazzaville, de Ouesso situé sur la Sangha, d'Impfondo situé sur l'Oubangui, de Mossaka et d'Oyo le plus récent) et ceux des pays voisins c.-à-d. tout l'hinterland (les pays qui communiquent soit par voie terrestre, soit ferroviaire, soit fluvial : Gabon, Cameroun, RDC, Tchad, RCA, Cabinda. Le port qui sert de port de transit est celui qui domine en concurrence tel que le port de Pointe-Noire)[152]. Les pays de l'Afrique Centrale tels que le Gabon et le Cameroun malgré leurs ports maritimes se font desservir souvent par voie terrestre via le PAPN en tenant compte de la distance, du temps et du lieu de destination des marchandises. Par exemple au Cameroun, de Douala pour faire acheminer les marchandises vers le sud frontière avec le Congo en raison de l'état calamiteux du réseau routier à l'intérieur du pays (Cameroun) préfère alors cet itinéraire Pointe-Noire – Ouesso par voie terrestre ensuite de Ouesso au sud du Cameroun c'est plus rapide que par voie maritime qui est un détour. Il en est de même pour la RDC, Gabon et le reste des pays de la sous-région. A propos du Cabinda (Angola), au lieu de recevoir les marchandises via le port de Luanda, à cause de la présence des rebelles dus à cette instabilité politique et le lopin de terre de la RDC qui sépare le Cabinda et l'Angola ferme, se font desservir par voie terrestre via le PAPN. D'où le nom du PAPN *« poumon économique de l'Afrique centrale »*.

Par contre un *foreland* ou *avant-pays*[153] désigne l'ensemble des pays desservis par les lignes ou dessertes régulières qui ne touchent que le port. En d'autres termes, cela signifie la zone de desserte (pays desservis) d'un ensemble de lignes régulières de transport (maritime) à partir d'un port. En géographie, il désigne plus précisément la zone d'influence et des relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà de la mer[154]. L'avant-pays du PAPN sont, tous les pays qui communiquent avec ce dernier directement par la mer (les pays de

[152] André Vigarié, 1979, Port de commerce et vie littorale, Hachette, pp. 71-72, pp. 77-78.
[153] Site : www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html
[154] Marcadon J., 1986, le concept d'avant-pays, approche méthodologique, ports et mers, in mélanges maritimes à A Vigarie, paradigme, caen, 47p.

l'Afrique de l'ouest, centrale, etc.), et ceux qui le desservent (Asie, Europe et Amérique). L'importance du foreland est étroitement liée aux capacités d'accueil (le tirant d'eau d'un port qui détermine le type de navire qu'un port peut accueillir) d'un port (infrastructures et services) ainsi qu'à l'étendue de son arrière-pays[155].

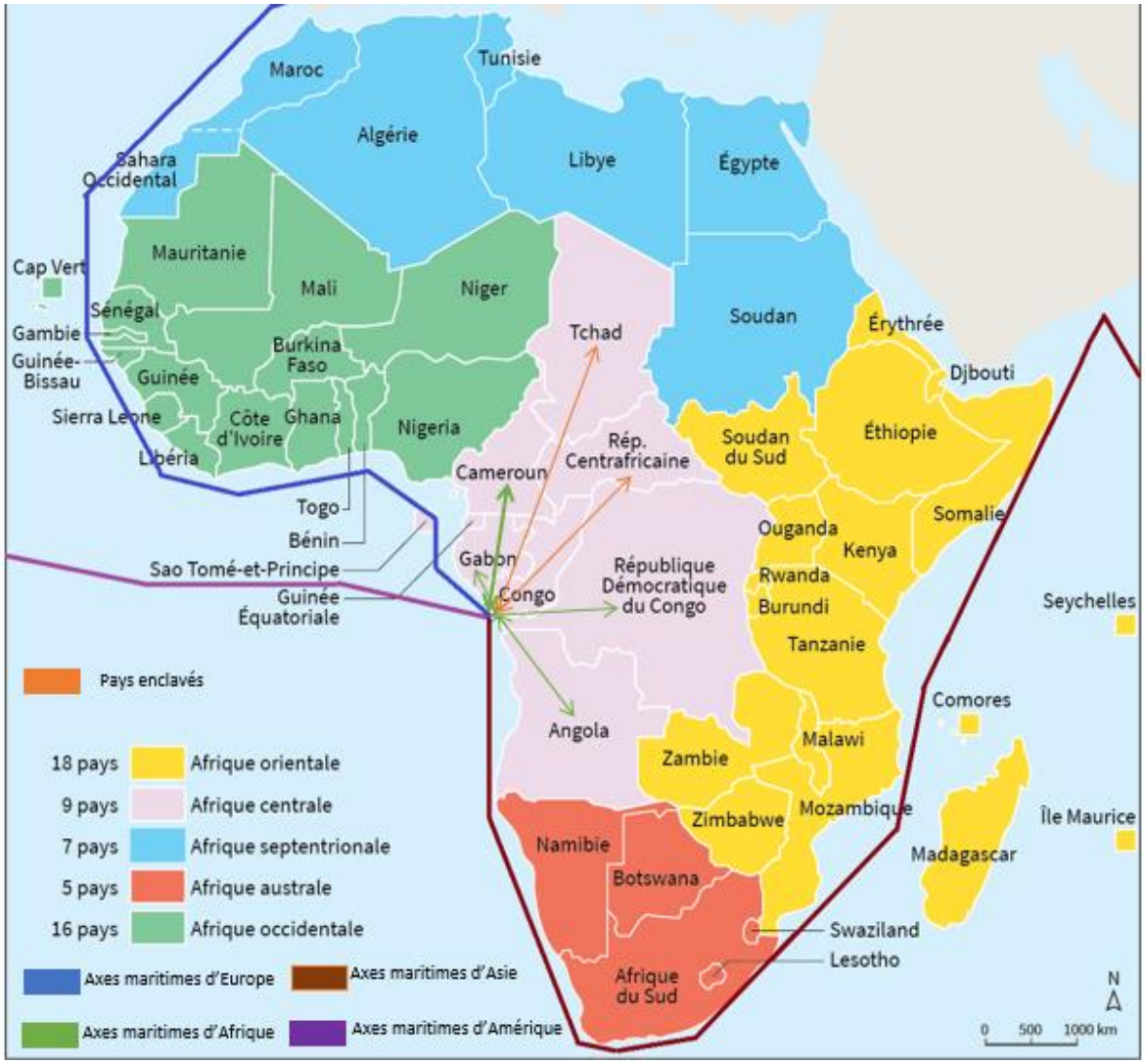
Figure 4. Explication schématique du foreland.



Source : Schéma réalisé par Nice Michée ISSANG, 2020.

[155] André Vigarié, 1979, Port de commerce et vie littorale, Hachette, pp. 79-81.

Carte n°7. Les axes maritimes du Congo vers son foreland, du PAPN aux autres Ports maritimes du monde.



Source : Réalisation de Nice Michée ISSANG, 2018.

2.3. Le double enjeu : Le hub et l'hinterland en Afrique Centrale.

En Afrique Centrale, Douala et Pointe-Noire en pole position[156] : Dans cette partie centrale du continent, l'enjeu est de desservir les pays sans façade maritime que sont le Tchad et la République Centrafricaine. Sur ce tableau, ce sont le port de Douala au Cameroun et de Pointe-Noire au Congo-Brazzaville qui impriment le rythme. Douala, occupe un espace de 400 ha, dispose d'une capacité de 7 millions de tonnes par an, il est servi par des voies routières et par le chemin de fer Trans camerounais Douala-Belabo-Ngaoundéré. Cette

[156] site : www.africanbusinessjournal.info/article980:bataille-des-ports-focus
AFRICA BUSINESS JOURNAL n° 11, 2017, le magazine de l'Afrique en mouvement, la bataille des Ports.

desserte constitue une des voies de désenclavement pour la République Centrafricaine (voie terrestre Douala-Belabo), le Tchad (voie terrestre Douala-Ngaoundéré) et même le Nord Congo. Le port de Douala qui occupe une position stratégique[157] dans la région a pourtant besoin de lifting pour renforcer sa compétitivité. De même, le Cameroun compte sur une nécessaire complémentarité entre Douala, Kribi et Limbé pour devenir un passage obligé des pays de l'hinterland[158].

Quant au dernier nommé, est le plus grand Port de la sous-région, il jouit d'une situation géographique idéale. Avec son accès direct sur la mer et ses eaux profondes, il peut aisément accueillir des bateaux de lourds tonnages, contrairement aux ports d'estuaires des pays voisins. " Le Port de Pointe-Noire est idéalement placé, à la croisée des grandes routes maritimes et à l'entrée d'un vaste hinterland de 4 millions de Km2 et de plus de 100 millions d'habitants ", affirme Jean-Marie ANIELE, Directeur Général sortant du Port Autonome de Pointe-Noire.

La ville de Pointe Noire apparaît donc comme un grand entrepôt, avec un port d'éclatement à partir duquel peuvent être desservis les pays voisins du Congo. Elle est appelée à ce titre : " la porte océane " de l'Afrique Centrale. Il dessert la République démocratique du Congo (RDC), un hinterland au cœur de la concurrence portuaire en Afrique centrale. C'est un pays pratiquement enclavé avec un commerce extérieur dépendant des ports de pays voisins. Il n'a qu'un seul port maritime, celui de Matadi aux perspectives limitées. Pointe-Noire veut devenir la porte océane de la zone CEMAC et s'affirmer comme hub de transbordement des ports du Golfe de Guinée.

C'est pourquoi, à la suite de la voie ferrée[159] de Pointe-Noire à Brazzaville, le relais du chemin de fer est pris par les transports fluviaux en direction des villes situées au nord, le long du fleuve Congo et de ses principaux affluents. Cette voie de communication fluviale dessert Kinshasa (RDC) et Bangui (RCA). Pendant longtemps, le trafic international de la RCA a transité par le Port de Pointe-Noire via Brazzaville. Mais suite aux contre-performances du CFCO et des transports fluviaux congolais sans omettre l'étiage (baisse d'eau sur Oubangui), ce trafic à destination de Bangui a été détourné de Brazzaville, au profit des ports de Matadi (RDC) et de Douala au Cameroun. Un circuit peu sûr (faute de mieux) qui n'arrange aucunement les opérateurs économiques centrafricains. Les autorités congolaises entendent reconquérir ce marché. C'est le rôle essentiel du Conseil Congolais des Chargeurs, dont la

[157] CEAAC, 2016, Annuaire statistique du commerce des Etats de l'Afrique centrale, Editions clé, Yaoundé p. 312.

[158] Magazine Jeune Afrique, septembre 2018, par Muriel Devey Malu-Malu, Olivier Caslin et Omer Mdadi, article issu du dossier « Afrique centrale : l'heure de la relance ? », Ports : ces nouvelles portes maritimes d'Afrique centrale.

[159] Ofoueme-Berton Y., 2010, le réalignement du chemin de fer Congo Océan : un espoir (république du Congo), Revue de Géographie du Lardymes, Faculté de lettres et sciences humaines, Université de Lomé, pp. 39.

tâche consiste, entre autres, à œuvrer à la fluidification du commerce entre le Congo et ses partenaires étrangers. « Il s'agit de créer des conditions de drainage de trafic sur la chaîne des transports congolais », explique Roland MEZA-KANGATIMA, Directeur Général du Conseil Congolais des Chargeurs.

La réhabilitation des transports fluviaux congolais à travers une prise en main réelle par de grands groupes privés devrait permettre aux opérateurs économiques centrafricains de retrouver le chemin du Port de Pointe-Noire via Brazzaville et le fleuve Congo-Oubangui. La RDC étant défavorisée par la situation géographique de son port maritime de Matadi, le secteur des transports congolais voudrait en profiter pour faire de Brazzaville une base arrière commerciale, qui permet aux opérateurs économiques d'alimenter la ville de Kinshasa (environ 10 millions d'habitants) et quelques 714.600 tonnes de marchandises y ont été débarquées au PAPN, dont 117.165 tonnes en transit ; 11.528.632 tonnes ont été exportées au départ du port (pour Brazzaville – Kinshasa). Ce dernier tonnage est essentiellement constitué par le pétrole brut et le bois. L'activité de transit, d'acconage, de consignation, de manutention, d'approvisionnement et d'armement est en pleine effervescence[160]. En témoigne l'essor de nombreuses sociétés internationales et nationales, telles que MAERSK, PANALPINA, GETMA, SOCOTRANS, SOCOTRAM et TRANSCO MARITIME.[161]

Les récents travaux de désensablement ont permis au port de retrouver ses capacités d'accueil optimales. Par ailleurs, tout est mis en œuvre pour faciliter la venue d'investisseurs. Anciennement partie de l'Agence Trans congolaise de Communication (ATC), une structure entièrement étatique, le port est maintenant autonome et irrémédiablement engagé sur la voie de la libéralisation. " Ce sont les investisseurs qui font aujourd'hui le développement du port ", affirme Jean-Marie ANIELE, Directeur Général sortant du PAPN. Les procédures administratives et douanières sont quant à elles en passe d'être simplifiées, notamment avec la volonté de création d'un Guichet Unique et d'une zone franche. Malgré tous ces efforts, le port de Pointe Noire n'enregistre pas encore un rendement optimal. Le mauvais fonctionnement du chemin de fer[162] en est la principale explication. Il constitue jusqu'à nos jours un goulot d'étranglement empêchant une évacuation fluide des marchandises.

[160] Assidon E., 1999, le commerce captif, les sociétés commerciales françaises de l'Afrique noire, Paris, L'Harmattan, p. 184.

[161] Constat fait pendant notre séjour de travail dans le PAPN.

[162] Les trains circulent mais à un rythme très dérisoire à cause du manque de locomotives, le CFCO compagnie avec une administration vouée à un redressement.

2.3. 1. Le réseau routier entre Brazzaville et Pointe-Noire.[163]

Le réseau routier est le maillon faible du secteur des transports au Congo. Il compte environ 17.000 km de routes intérieures, dont à peine 10% sont bitumées. La restauration des routes est actuellement un objectif prioritaire du gouvernement. C'est ainsi que la route reliant la ville de Pointe-Noire à la frontière du Cabinda (environ 30 km) a été entièrement rénovée. Les marchandises débarquées au port de Pointe-Noire à destination du Cabinda (Angola) sont maintenant très facilement acheminées. Par ailleurs, le gouvernement a récemment entrepris la construction d'une route bitumée qui devrait relier le centre nord du Congo à l'Est du Gabon en direction de Franceville. Cette route devrait rejoindre le Port de Lékéti sur le fleuve (sur l'Alima précisément, l'un des affluents du fleuve Congo. Un petit port qui ne reçoit que quelques pirogues dans l'année). En dehors du *port de Lékéti*, il y'a bien d'autres ports fluviaux passant sur les affluents du fleuve Congo à savoir le *port de Bétou, Mossaka, Impfondo et Oyo etc.*

Grâce à l'action des exploitants forestiers, des routes intérieures ont été récemment ouvertes dans les forêts. Elles permettent de relier les régions entre elles, et d'établir des connexions entre le Sud-Ouest du Congo et le Sud du Gabon, ainsi qu'entre la région de la Sangha (Nord-Ouest du Congo) et le sud du Cameroun. Ces routes ne sont cependant pas bitumées et servent essentiellement à l'évacuation des grumes de bois. Mais le grand challenge du gouvernement congolais dans ce domaine, a été la construction de la route entre Pointe-Noire et Brazzaville (510 km) les deux capitales du Congo dont le trafic est bien régulier et facilite les échanges entre les deux cités, mais aussi ceux avec les villes secondaires de Dolisie, Nkayi, etc.

Enfin, il s'agit aussi d'une manière de contourner les éventuelles difficultés d'écoulement des marchandises par train. Enfin, toujours dans l'optique de retrouver sa vocation de transit, le Congo suggère à son voisin, la RDC, la construction conjointe d'un pont route-rail sur le fleuve Congo, afin d'acheminer plus facilement les marchandises de Pointe-Noire à Kinshasa et vice-versa.

2.4. 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

[163] Magazine Jeune Afrique 2016, par Tshintege Lubabu M.K., Article sur le « Congo/Pointe-Noire vigueurs océanes », Infrastructures – Port de Pointe-Noire se réarme.
Site : www.JeuneAfrique.com/archivesthématiques

d'amplification pouvant combiner un accident maritime résultant d'un évènement de mer. Ainsi, seules, la description de certaines caractéristiques de la géographie physique du milieu maritime et littoral de l'Afrique Centrale pouvant avoir des liens étroits avec la question de la sécurité maritime seront évoquées dans ce sous-titre. Il s'agira donc des éléments de la géomorphologie et de l'hydrographie marine et côtière ainsi que des conditions climatiques pouvant avoir des incidences accidentogènes.

2.4. 1. Quelques traits de la géographie physique marine et côtière pour la sécurité maritime.

Le fleuve Congo[164] a un débit qui, au cours de l'année, varie de 25 à plus de 60 000 m3/s[165]. Les eaux du fleuve commencent à se mélanger avec des eaux marines en amont de son embouchure[166]. Ces eaux mélangées sortent à l'embouchure sous forme d'une nappe animée d'une vitesse de 6 à 10 km/heure. Cette nappe est formée de couches plus ou moins concentriques à salinité croissant vers le bas. La salinité normale des eaux marines se retrouve entre 5 et 12 m de profondeur. Au sortir de l'embouchure, il se forme une masse d'eau assez étendue et relativement peu profonde. Elle a comme caractère particulier une salinité qui croît régulièrement de l'embouchure vers le large et de la surface vers la profondeur, cette dernière pouvant atteindre 20 m. Cette masse d'eau, désignée sous le nom de nappe fluviomarine, subit des fluctuations en relation avec le débit du fleuve et la nature des eaux marines où elle se forme. La circulation générale des eaux océaniques porte vers le N.-O., amenant du Sud des

[164] Le fleuve Congo dessert un bassin d'environ 3 500 000 m2, dont environ un tiers se trouve au Nord de l'Equateur et le restant au Sud de celui-ci.
La connaissance générale des conditions hydrologiques qui règnent dans la zone influencée par le fleuve a été acquise grâce aux observations recueillies au cours de diverses missions scientifiques qui ont été opérées dans ces parages au XXème siècle. Les recherches effectuées par l'Expédition Océanographique Belge en 1948 ainsi que celles faites par le Centre de Recherches Océanographiques de Pointe-Noire ont fortement contribué à élargir toutes connaissances à ce sujet. Les eaux du fleuve, dès leur contact avec les eaux salées, sont soumises à de fortes turbulences, il faut donc prendre en considération l'énorme masse d'eau amenée par le fleuve dans la mer et il doit nécessairement se créer une zone assez vaste où cette digestion s'opère. En fait, le mélange commence à s'opérer à environ 30 km en amont de l'embouchure, à environ 20 m de profondeur, là où les eaux du fleuve prennent contact avec la masse d'eau salée et froide qui remplit le canyon sous-marin qui se termine à cet endroit. Ce fait fut déjà observé par la mission scientifique anglaise du Rambler qui opéra dans ces parages en 1899.
Cf. Jean MEULENBERGH, Licencié en Sciences agronomiques Ancien directeur à l'Institut géographique du Congo, 1968, Diffusion des eaux du fleuve Congo dans les eaux de l'Atlantique Sud, Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer Classe des Sciences Techniques, N.S., XVI-6, Bruxelles, 5p.

[165] Il se classe comme le second fleuve du monde au point de vue débit. Il ne le cède qu'à l'Amazone avec ses 90 000 à 100 000 m3/s. Il est supérieur au Rio de la Plata dont le débit maximal n'atteint que 35 000 m3/s et reste de loin supérieur au Gange, au Yangtsé et au Mississipi.

[166] Le mélange des eaux du fleuve avec l'eau de la mer commence à se manifester un peu en aval de Kisanga. A hauteur de Kisanga, se trouve un étranglement du lit principal, là où deux bras importants du fleuve se réunissent. C'est à cet endroit que l'on observe les vitesses de courant les plus fortes de tout le bief inférieur, on y enregistra des vitesses supérieures à 8 nœuds. Il en découle que les eaux du fleuve abordent la fosse profonde avec une vitesse et un état de turbulence propre à favoriser le mélange dès leur contact avec les eaux froides et salées. Divers facteurs vont alors intervenir pour opérer un brassage et créer cette zone fluviomarine qui occupe l'estuaire et une vaste étendue dans les eaux côtières. La zone fluviomarine se présente comme une vaste nappe d'eau à salinité inférieure à la normale (à cause de ce mélange d'eau salée et du fleuve) mais où la salinité croît assez régulièrement de la surface vers le bas et de l'embouchure vers le large. La nappe occupe une aire dont l'étendue et la position varient, la variation étant en relation avec le débit du fleuve, la saison et l'influence de certains courants encore mal connus qui se manifestent au large. Jean MEULENBERGH, op. cit., 7p et 37p.

eaux froides (20°-22° C) et à salinité de plus de 35 %. Deux fois par an, des eaux, ayant leur origine dans le golfe de Guinée, caractérisées par une température élevée (28° à 30° C) et une dessalure (perte du goût salé) pouvant tomber sous 32 %, envahissent la région côtière en direction Sud[167], on note ainsi deux périodes d'apparition d'eaux océaniques[168] alternant[169] avec des eaux guinéennes. On peut donc distinguer quatre saisons marines, deux froides et deux chaudes d'intensités inégales et variables d'une année à l'autre[170]. En grande saison marine froide, qui se situe en juillet-août, ce sont donc des eaux froides à haute salinité qui circulent en direction N-O dans la région côtière, alors que le débit (le courant d'eau) du fleuve atteint son minimum de l'année. La nappe fluviomarine se trouve entraînée vers le N-O et on en trouve sa limite (limite de sa longueur) à environ 250 mille dans cette direction. La superficie de la nappe est relativement réduite et son épaisseur (volume ou quantité d'eau) a un peu plus de 5 m.

En septembre, on observe une période de transition et la circulation vers le N-O est freinée, puis arrêtée pour faire place, en octobre-novembre, à l'envahissement des eaux guinéennes de la petite saison marine chaude. La température des eaux monte ; la nappe fluviomarine gagne en épaisseur, celle-ci pouvant aller jusqu'au-delà de 12 m. La superficie de la nappe ne croît pas en proportion du débit croissant du fleuve. Dans le N.-O., on ne constate pas de retrait de la limite mais on note un étalement dans le Sud où la limite (limite de sa longueur) se situe à quelque 90 mille de l'embouchure. Décembre et janvier voient réapparaître la circulation des eaux vers le N-O, alors que le fleuve atteint son débit maximal (courant d'eau). La superficie de la nappe croît sensiblement et ses eaux marquent le refroidissement dû à la petite saison marine froide. La nappe prend de l'extension vers le N-O où on trouve la limite à 300 milles de l'embouchure. Elle semble s'élargir mais marque un retrait dans le Sud. De fin janvier à fin mars, règne la grande saison marine chaude qui présente beaucoup plus d'intensité qu'en octobre-novembre. La température (fraicheur) de la nappe atteint le maximum compris entre 28° et 30° C. Le débit (courant d'eau) du fleuve décroît sensiblement. Les eaux guinéennes envahissent à nouveau la région côtière en s'insérant d'abord en bordure de la côte. L'accumulation des eaux de la nappe, dont la profondeur dépasse 12 m, semble être arrivée à un point critique à partir duquel la nappe va prendre une extension considérable. En février,

[167] Les régions côtières au Sud du cap Lopez connaîtront en conséquence trois sortes d'eaux : Les eaux guinéennes ; Les eaux de la thermocline ; L'eau centrale Sud-Atlantique. Jean MEULENBERGH, op. cit., 25p

[168] Les eaux de la thermocline et l'eau centrale Sud-Atlantique, autrement appelées sous le terme d'eaux océaniques pour la commodité de cette étude.

[169]En période chaude, les eaux guinéennes descendent vers le Sud et envahissent la zone côtière en se rétrécissant pour se terminer en pointe sur le parallèle de Mossamedes. En saison froide, ces eaux régressent Jean MEULENBERGH, op. cit., pp 25-26.

[170] Les critères adoptés pour distinguer les saisons : Eaux guinéennes : t° supérieure à 24° C, salinité inférieure à 35 %. Eaux océaniques : t° inférieure à 24° C, salinité supérieure à 35 %, Jean MEULENBERGH, op. cit., 26p.

on voit celle-ci se développer vers le N-O où la limite (longueur ou distance) peut se situer jusqu'à 390 milles de l'embouchure. L'extension vers le Sud a repris et on peut en trouver les limites à 130 milles dans le Sud de l'embouchure.

Par contre, en mars, si la superficie (étendue) de la nappe reste à peu près la même, on note un retrait dans le N-O mais une extension plus considérable dans le Sud, jusqu'à hauteur de Luanda. En avril et mai, se produit la transition entre grandes saisons chaude et froide. Le fleuve subit sa petite crue en avril mais reprend sa grande décrue fin mai. La température (fraicheur) des eaux se refroidit (baisse). A partir d'avril, la nappe se contracte, les limites se rapprochant de l'embouchure tant dans le N-O que dans le Sud. II n'est pas exclu qu'au cours de ces deux mois, la superficie (étendue) de la nappe subisse des oscillations jusqu'au moment où elle est ramenée aux dimensions constatées en juillet, départ d'un nouveau cycle.

En bordure immédiate de la côte, de part et d'autre de l'embouchure, les eaux côtières constituent le bord Est de la nappe et subissent le même régime que celle-ci, mais il s'y ajoute des variations en température et en salinité semi-diurnes sous l'effet de la marée. La zone côtière au Nord de l'embouchure, qui s'étend de Banana jusqu'à proximité du Cabinda, baigne toute l'année dans la nappe. Ce n'est qu'en saison froide, vers 7 ou 8 mètres de profondeur, qu'on pourra trouver des eaux océaniques à salinité normale. Comme cette côte est bordée par un haut fond large de plusieurs milles, les eaux, à la rive, présenteront toujours une dessalure prononcée. La côte Sud, par contre, peut connaître en saison froide des eaux océaniques à salinité normale jusqu'à proximité immédiate de l'embouchure.

La connaissance de l'étendue et de la profondeur de la nappe peut avoir une signification lorsqu'on considère les perturbations que peut amener la présence de deux masses d'eaux différentes et superposées lors de l'utilisation d'appareils électroniques de sondage ou de repérage. Cependant, elle revêt une importance plus considérable en matière de pêche maritime. Il est un fait connu que le poisson fuit les eaux guinéennes trop chaudes, dessalées et pauvres en plancton. Mais la présence d'une thermocline ou bien la limite de deux masses d'eaux à caractères différents et de mouvement contraire peuvent constituer des lieux de prédilection pour le poisson.

Tous ces éléments naturels évoqués peuvent, avoir une influence sur la sécurité de la navigation maritime, impacter les conditions de navigation soumises aux aléas nautiques, atmosphériques et toucher les risques liés aux accidents nautiques en amplifiant leurs conséquences. La prise en compte de ces conditions naturelles (vents, état de la mer, courants, bathymétrie, conditions hydrométéorologiques, transparence des eaux ou encore la nature des fonds, etc. comme facteur amplificateur dans la probabilité d’un accident) est donc un

préliminaire inéluctable afin de mieux apprécier la réduction du risque d'insécurité qui peut se produire sur le navire, sa cargaison, l'homme et son milieu. Au-delà de cette capacité de l'homme à pouvoir dompter les conditions naturelles dans l'intention de s'évincer de tout danger et d'assurer les 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.[171]

Les nappes d'hydrocarbures 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 (c.-à-d. s'arrête sur la cote), un certain nombre d'éléments naturels (vents, courants, conditions climatiques, etc.) du milieu favorisent les effets dévastateurs du processus de pollution que l'on observe sur les estrans (vents violents, vagues, déplaçant ces résidus d'hydrocarbures sur les estrans). Aussi, la dérive des nappes d'hydrocarbures à la surface de la mer dépend de la vitesse ou de la force des vents et des courants régionaux, tandis que sur la côte, la pollution[172] du milieu dépendra aussi de ces mêmes aléas (vents, courants, conditions climatiques et biologiques du milieu, morphologie et type de côtes, nature des hydrocarbures, période du déversement, etc.) par contre avec une persistance plus amplifiée.

On peut également constater un rapport entre les éléments naturels du milieu et la sécurité de la navigation maritime 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

[171] Comment les pollutions marines par les hydrocarbures peuvent créer un accident en mer ? Exemple la pollution de la flore (plante marine) et faune (animaux terrestres et en mer) marine par la fissure d'un pipeline d'exploitation d'hydrocarbure ou le déversement du pétrole brut rendant non seulement l'eau très grasse par formation des dépôts susceptibles de bloquer les moteurs des mosaïques ou bateaux par la nuisance de transmission hydroélectrique et faire couler finalement un navire. Mais également, en causant aussi la destruction des écosystèmes : mort des espèces nautiques, pollution des côtes et la sécession immédiate de la pêche afin d'éviter l'intoxication alimentaire des populations.

[172] P. FATTAL, 2008, 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.

D'autres caractères de la géographie physique maritime et côtière pouvant influencer les conditions de la navigation maritime dans son ensemble y existent, les conditions nautiques de nombreux ports sous régionaux qui procurent des sites peu sécurisants par la nature de leur emplacement.

2.4. 2. Le contexte nautique dans l'emplacement des sites portuaires et la sécurité.

Un site portuaire répond généralement à la recherche d'une série de conditions favorables réalisées en un seul lieu : accès facile, abri contre houles et vents, profondeur et espace en eau etc., conditions plus ou étroitement liées à la géographie physique locale. De ce fait, il est alors constitué du site nautique et du site terrestre. Le premier désigne tous les éléments des conditions atmosphériques et hydrauliques du milieu susceptibles d'avoir des répercussions sur la conduite des navires. Le second, vise les relations entre l'équipement portuaire et le cadre physique de son implantation ou l'état de la côte.

Tableau n°3. Typologie des sites portuaires d'Afrique Centrale.

Pays	**Principaux Ports**	**Nature du site portuaire**		
		Front de mer	**Lagune**	**Embouchure fluviale**
R. du Congo	Pointe-Noire	Ok		
Cameroun	Douala			Ok
	Kribi	Ok		
Gabon	Port-Gentil			Ok
	Owando			Ok
R. Dé. du Congo	Matadi			Ok
	Boma			Ok
Angola	Luanda	Ok		
	Lobito			
Guinée Aqua.	Malabo	Ok		
	Bata	Ok		
Sao Tomé et P.	Sao Tomé	Ok		

Source : Tableau réalisé par Nice Michée ISSANG en fonction des observations personnelles et sur la base du document 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 multi mondialisme, Thèse de doctorat en Géographie, pp. 230-275.

Le caractère hydrodynamique[173] (question de la dynamique sédimentaire) dans les sites portuaires de la sous-région reste une préoccupation majeure car son influence considérable entraîne des problèmes de sécurité, ils connaissent tous avec acuité le problème de l'envasement et de l'ensablement[174]. Il existe des sites dans lesquels cette activité sédimentaire, perturbée par les facteurs hydrodynamiques, est très importante comme dans les sites de mélange d'eau douce fluviale et d'eau salée marine, les estuaires sont plus particulièrement affectés (changement de la vitesse ou de la direction des courants) par l'hydrodynamique locale et surtout par l'intervention humaine en l'occurrence les travaux d'aménagement qui modifient les courants, affectent donc la dynamique sédimentaire (entre autres le terre-plein récent dans le PAPN gagné sur la mer modifie les courants d'eau et affectent la dynamique sédimentaire).

Planche n°2. Terre-plein du PAPN gagné sur la mer (2019) et visite du Président de la République accompagné de son épouse. Source : Clichés de Nice Michée ISSANG, 2019.



Image 13. Terre-plein



Image 14. Terre-plein



Image 15. Terre-plein



Image 16. Inauguration des nouveaux quais

[173] Mouvement incompressible des fluides ou de la nature (vagues, marées, courants, etc.) d'où envasement et ensablement (sédimentation).
[174] Un navire envasé et ensablé, c'est lorsqu'il se retrouve embourber dans le sable, la vase ou la boue.

Images n°13, 14 et 15 : Le terre-plein récent (2019) dans le PAPN gagné sur la mer pour la construction d'autres quais et du complexe agro-industriel[175] dans le port (annexe 5. Page 412). Quant à l'image n°16 illustre l'inauguration des nouveaux quais par son Excellence, le Président DENIS SASSOU NGUESSO accompagné de son épouse, le 21 février 2020 (cliché pris par la société EIFFAGE)[176].

Ainsi, dès l'instant où le cycle naturel du milieu est perturbé par la construction d'un port prenant peu en considération les conditions physiques du site, un tel établissement devient à l'immédiat un champ de pénétration des sédiments, engendrant par la suite, les opérations régulières de dragage. C'est le cas de nombreux ports d'Afrique, particulièrement le Congo et ses pays limitrophes. Selon François Edgard FAURE (2000) reprenant la typologie d'André VIGARIE (1979), dans ces ports, les difficultés aiguës relatives à l'envasement ou à l'ensablement se reposent sur trois grands groupes à savoir les ports de front de mer, les ports de lagune et les ports d'embouchure fluviale.

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 jetées) afin de protéger au mieux le bassin portuaire de l'action des vagues de l'océan. C'est le cas des ports de Kribi (Cameroun), Bata (Guinée Équatoriale), Pointe-Noire (Congo), et de Luanda (Angola).[177] Enfin, les ports d'embouchures fluviales sont situés à la sortie d'un cours d'eau important qui s'élargir et pénètre dans la marée tel que l'indique le mot embouchure. C'est le cas du Port de 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 (forte turbidité ou turbulence ou encore tourbillon à cause de ce mélange, l'arrivée d'eau douce dans l'océan ou du fleuve dans la mer). En fonction des conditions du site (état du site et typologie de site parmi ces trois précités) et des efforts consentis dans le dragage d'entretien (peu de dragage donne une faible capacité d'accueil d'un port), une influence s'établit sur la capacité du port à recevoir les grands navires à fort tirant d'eau. En général, dans ces ports sous régionaux, les profondeurs au niveau des quais (chenaux et rades)

[175] Le groupe SOMDIAA, à travers sa filiale la Société les Grands Moulins du Phare (SGMP) a signé le 15 mai 2017 avec le PAPN, une convention en vue de la construction et de l'exploitation d'un ensemble de différentes unités destinées à la production de la farine de blé, de gritz de maïs, de l'aliment de bétail et des poussins. Les fondamentaux contenus dans la convention signée par les deux parties portent essentiellement sur la mise à disposition de la SGMP, d'un terrain au sein du port de 3,1 hectares. La durée de la convention est fixée à 25 ans, renouvelable sur une nouvelle période de 25 ans.

[176] Quais construits par Eiffage (un groupe de construction français), à savoir les quais D (720 m) et G (800 m) ainsi qu'un quai de batelage (290 m) : Voir site : www.eiffage.com

[177] 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).

sont relativement faibles et elles le sont encore moins après de longues périodes d'envasement causées par l'activité des courants.

Alors qu'en saison pluviale, il est manifeste que le phénomène d'envasement s'intensifie avec acuité, il exige conséquemment un dragage périodique plus régulier[178]. Par contre, il est très difficile d'estimer exactement la fréquence de ces campagnes de dragage dans le PAPN et ses pays limitrophes assurément à cause de leurs coûts onéreux[179], elles sont de moins en moins régulières.

Tableau n°4. La sédimentation dans quelques ports d'Afrique Centrale.

Pays	Ports	Consistance des matériaux dragués		
		Volume à draguer (m2)	Nature des matériaux	Fréquence de dragage
Congo	Pointe-Noire	500.000	Vase, sable.	Port : Chaque 2 ans. Chenal : Tous les 5/6 ans
Gabon	Owando	300.000	Vase, sable, débris ligneux et spongieux.	Chaque année
Cameroun	Douala	3.000.000	Vase, sable fin, moyen et grossier.	Chaque année

Source : Almanach des données techniques sur l'hydrographie, le dragage et les chantiers navals des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) 1984, Document du Comité Technique et de la protection de l'environnement, pp. 35-36.

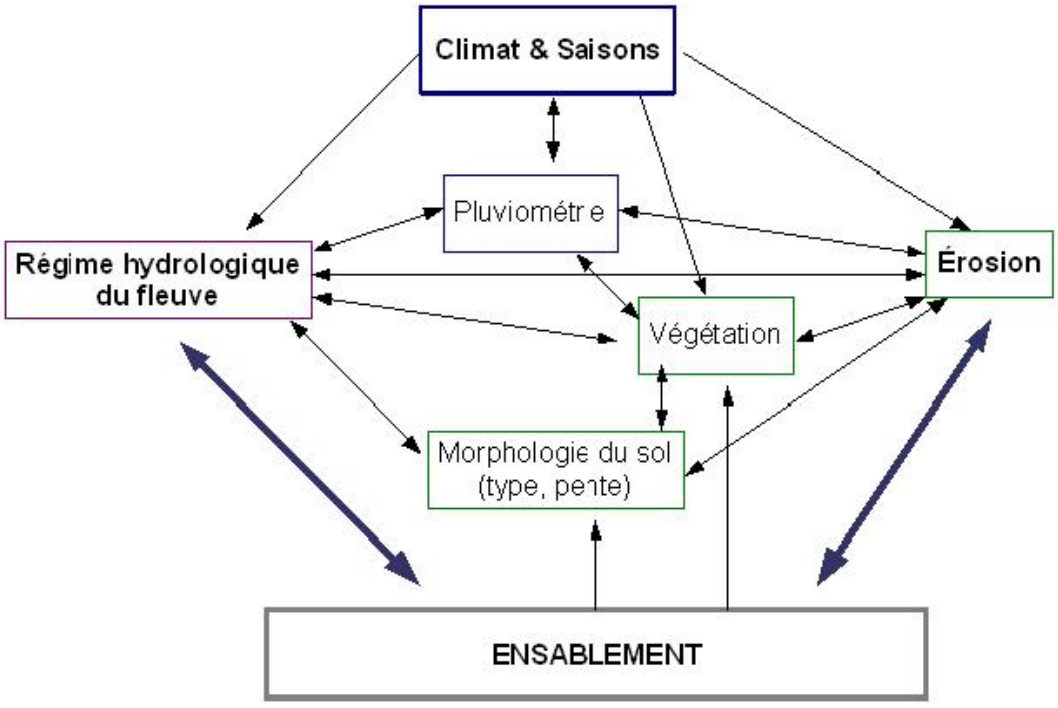
En tout état de cause, l'omission de prise en compte des rudimentaires conditions nautiques de la navigation pourrait être à l'origine de nombreux accidents si l'on ne prend garde. Le problème de l'envasement et de l'ensablement qui est récurrent dans certains sites portuaires exige des opérations régulières de dragage pour l'entretien de la profondeur des quais et des chenaux (car cette question des profondeurs a un lien étroit avec les risques d'accidents des navires), ainsi qu'éviter le piégeage des hélices ou une partie de la coque du navire dans la boue créée par les zones à forte sédimentation.

[178] 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, un procédé dont le but de réaliser des remblayages en sable pour augmenter les surfaces des ports, l'engin absorbe le sable des fonds de l'eau et le stocke dans ses réservoirs pour les déverser ensuite aux lieux à remblayer. Information reçue lors d'un échange avec le Chef de Division accès maritimes, 2017.

[179] En 2010, une campagne de dragage au port d'Owando, coûtait au port environ 30 millions de francs CFA par jour. La campagne qui avait eu lieu devait durer trois jours, soit une estimation de 90 millions que le port devait débourser. De plus, c'était le même dragueur 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. Information reçue lors d'un échange avec le Chef de Division accès maritimes, 2017.

En effet, l'année 2010 est très caractéristique pour les eaux territoriales congolaises avec un ensablement jamais vu depuis près de 65 ans[180]. La contribution du fleuve Congo à l'Océan Atlantique est probablement très importante par rapport aux apports africains en eau douce vers ce dernier, mais l'insécurité qui prévaut encore à l'intérieur du Congo par rapport à la régularité saisonnière et interannuelle du régime hydrologique se manifestant par une pluviosité abondante qui cause des menaces aux écosystèmes marins (énormes catastrophes) notamment : de l'érosion (érosion marine très active dans les baies de Loango, de Pointe-Noire à l'estuaire de Songolo et à Pointe-Mwassa créant le sectionnement ou le déracinement des espèces végétales, des mini falaises et reliefs en sable), de l'ensablement, du transport des déchets solides qui proviennent des détritus (ménagers, hospitaliers, hôteliers et activités artisanales), des déchets non dégradables (sachets plastiques), etc. Ce diagramme ci-dessous illustre ce phénomène.

Figure 5. Facteurs influençant l'ensablement des eaux territoriales Congolaises.



Source : Schéma réalisé par Nice Michée ISSANG, 2020.

[180]DINGA Jean Bienvenu et TATHY Jean-Pierre, Ministère de la Recherche Scientifique Congolaise 2011, Contrôle des flux de carbone organique terrestre exporté par le fleuve Congo vers l'océan atlantique, p. 14.

Image n°17. Un objet non identifié proche du port de Brazzaville déporté par ce phénomène d'ensablement.



Source : Ministère de la recherche Scientifique Congolaise 2011.

À la lumière de cette deuxième section, il est manifeste que la sécurité de la navigation exige des améliorations en République du Congo et ses pays voisins. En dépit des insuffisantes mesures réglementaires dues à un faible engagement des services concernés, les pratiques de contrôle de navires dans un environnement aux attributs naturels très peu rassurants restent encore douteuses et moins persuasives. De même, ne pas oublier l'aspect des pollutions marines qui peuvent aussi faire l'objet de manquement sur la sécurité de la navigation maritime si elles ne sont pas traitées à la hauteur de leurs impacts.

Section 3. La pollution des eaux maritimes congolaises et dans la sous-région.

Les eaux territoriales congolaises sont sérieusement menacées par la pollution multiforme mais surtout par la pollution résultant de l'exploitation pétrolière. Quels sont les textes juridiques qui régissent la protection du milieu marin et de ses ressources ? Quelles sont les mesures prises en vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine au Congo en tant qu'État côtier ?

3.1. Les types de pollution menaçant les eaux marines.

Par pollution, le projet du Code pour la protection et la mise en valeur de l'environnement en République du Congo entend que « toute contamination ou modification directe ou indirecte de l'environnement est provoquée par tout acte susceptible :

- D'affecter défavorablement une utilisation du milieu profitable à l'homme ;

- De déclencher une situation préjudiciable pour la santé, la sécurité, le bien-être de l'homme, de la flore, la faune, ou les biens collectifs et individuels ».

Si la question de la sauvegarde de l'environnement marin est une nécessité naturelle, le problème de la lutte antipollution n'a été posé qu'à une date récente dans les pays industrialisés[181]. Les pays côtiers en développement, longtemps non concernés par la protection de l'environnement marin, commencent, depuis quelques années, à s'intéresser à la défense de l'environnement[182]. Le Congo est menacé par différents types de pollution dans ses eaux marines surtout au Sud du Département du Kouilou. Il s'agit de :

3.1. 1. La pollution par immersion de déchets dans les eaux marines.

Généralement c'est l'immersion de matières nuisibles telles que les produits composés de mercure, de radium, des dérivés lourds du pétrole et les déchets fortement radioactifs, qui sont formellement prohibés. La Convention du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets n'autorise l'immersion de certains produits qu'après délivrance d'un permis général. Il s'agit des immersions d'arsenic de plomb, cuivre, zinc, pesticides, déchets et matières radioactifs. Cette convention n'a pas encore été ratifiée par les autorités congolaises[183].

3.1. 2. La pollution par les navires.

La situation géographique privilégiée du port de Pointe-Noire en tant que « porte océane de l'Afrique Centrale », peut être perçue comme un atout sur le plan économique car il fait entrer beaucoup de devises au Trésor Public congolais. En revanche, l'affluence des navires de pêche et de commerce sur le port de Pointe-Noire et dans ses eaux territoriales constitue une menace pour l'environnement marin. Avec l'exploitation du pétrole congolais, il se constitue régulièrement une flotte de navires pétroliers qui chargent le pétrole brut au centre de stockage de Ndjeno. On ne peut ignorer que ces navires citernes polluent le milieu marin (planche n°10. Page 364) en y jetant, soit les eaux usées, soit le pétrole brut utilisé pour le lavage des citernes dans les eaux territoriales et non au-delà de 12 mille marins comme le prévoit l'une des cinq annexes de la Convention du 2 novembre 1973 pour la prévention de la

[181]NGUYEN QUOC D., DAILLER P. et PELLET A., (1987), Droit International Public, LGDJ, Paris, 3ème édition, 969 p.

[182] Claude KINFOUSSIA pense que c'est la fragilisation des économies des PVD et surtout l'inexistence d'une industrialisation très poussée qui ont été à l'origine de ce désintérêt. Cf. KINFOUSSIA, Cl., La situation juridique des pêches au Congo : contribution à l'élaboration de l'esquisse sur la pêche maritime industrielle au Congo, Brazzaville, Service de contrôle et du contentieux de la Direction de la Coopération, et de la Législation, Secrétariat général à la Pêche, pp. 76 - 81.

[183] Notes personnelles portant sur les propos de Mr BIVOI, l'un des agents du Département Qualité Hygiène Sécurité Environnement, pendant un entretien au sujet des textes congolais érigés contre la pollution des eaux marines congolaises, 2019.

pollution par les navires. Les autorités congolaises, certainement plus concernées par ce type de pollution, n'ont pas hésité à adhérer à cette Convention de 1973. La Loi n° 06-83 du 27 janvier 1983, portant approbation de l'adhésion de la République du Congo à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, est le premier texte international sur la protection de l'environnement marin auquel le Congo a adhéré.

À proximité des quais, l'accumulation des épaves entravent considérablement les manœuvres faites pendant l'accostage des navires. Dans cette forme de pollution, outre l'espace encombré par les épaves, 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 Gabon[184], la situation est inquiétante car les épaves qui jonchent le plan d'eau astreignent à chaque accumulation un nouvel ordre de positionnement des navires pour le chargement ou déchargement des marchandises. Les autorités publiques portuaires estiment ne pas disposer les moyens nécessaires (financiers et matériels) pour retirer les épaves, et très peu des propriétaires de navires assument leurs responsabilités en la matière. Selon la réglementation ce sont les propriétaires des épaves qui doivent eux-mêmes financer ces opérations de retrait des zones dangereuses pour la navigation[185].

3.1. 3. La pollution d'origine tellurique.

La pollution tellurique est d'origine terrestre (déchets et rejets de l'industrie, de l'urbanisation, de la déforestation et de l'agriculture, etc.). Ce type de pollution se manifeste par l'évacuation dans le milieu marin de substances toxiques, nuisibles ou nocives en particulier de substances non dégradables (exemples des matières en plastique tels que les sachets) comme le précise l'alinéa 5 de l'article 207 de la Convention de Montego-Bay, provenant des cours d'eau, des établissements côtiers ou les émissaires, ou émanant de toute autre source située sur la terre ferme. Elle peut donc avoir plusieurs sources, comme celles issues des fleuves, des canalisations, des entreprises littorales, etc.

L'implantation de certaines industries dans le domaine public proche de la mer a favorisé et aggravé la pollution d'origine tellurique sur la baie de Pointe-Noire. Ces industries, dépourvues de moyens de traitement adéquats de déchets pour éliminer les effets nocifs,

[184] Eli LOBA, Mémoire Master II 2018, sur la sécurité et la sûreté au Port de Port-Gentil, Université du Sahel, Dakar-Sénégal p. 82.
[185] Eli LOBA, Ibidem.

évacuent directement leurs résidus, issus du processus de production ou de transformation, dans l'Océan Atlantique[186].

Ces eaux usées déversées et drainées par des canalisations sont des rejets qui constituent des effluents non 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 et représentent un énorme danger pour le tourisme balnéaire parce qu'ils défigurent le paysage, menacent la santé des baigneurs et des populations côtières.

3.1. 4. La pollution résultant de l'exploitation pétrolière dans les eaux marines.

Le Congo, qui est devenu un important producteur de pétrole en Afrique subsaharienne connaît des problèmes de pollution au large de ses côtes jusqu'au niveau des plages (planche n°10. Page 364). Les plages de Pointe-Noire sont devenues très souillées et impropres pour les activités balnéaires. Cette pollution a des incidences sur les paramètres physico-chimiques du système, en ce sens que « les huiles répandues » en surface ralentissent l'activité photosynthétique du phytoplancton, et affectent la production primaire, source d'oxygène et de protéine pour certaines ressources biologiques[187]. L'utilisation de fortes charges d'explosifs pendant la reconnaissance géographique, et la propagation des huiles dans les eaux lors de l'exploration pétrolière, perturbent sensiblement la faune marine, surtout sur les aires de reproduction au moment du frai. On peut admettre que cette composition chimique qui provoque la destruction des œufs et des larves à la fois du hareng et de la sardine, a donc des incidences sur la reproduction des ressources halieutiques[188]. De ce fait, la pollution des hydrocarbures a finalement des effets nocifs sur la santé de l'homme. Selon R. VAISSIERE, on trouve en milieu marin des potentialités cancérigènes provenant des hydrocarbures[189].

De plus, s'agissant des navires naviguant au large des côtes du golfe de Guinée dont le Congo fait partie, 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, du Congo et de l'Angola etc. vers les pays européens et les États-Unis. Suite à ce trafic (africain) maritime pétrolier, plusieurs risques de pollution ont été constatés à cause de leur proximité des sites

[186] Notes personnelles portant sur les propos de Mr BIVOI, l'un des agents du Département Qualité Hygiène Sécurité Environnement, pendant un entretien au sujet des textes congolais érigés contre la pollution des eaux marines congolaises. Fait également constaté pendant nos observations sur le terrain, 2019.

[187] VAISSIÈRE, R., 1974, Incidences biologiques de l'exploitation pétrolière en Méditerranée, Le Pétrole et la mer, Paris, PUF, p. 114.

[188] CILSS-Centre régional Agrymet, 2014, Atlas décennal de la sécurité alimentaire et la gestion des ressources naturelles au sahel (2000-2010), Paris, p. 178.

[189] VAISSIÈRE, R., 1974, p. 117.

d'exploitation des produits pétroliers. Les sites les plus touchés par cette pollution (exemple détection de boule de goudron) sont ceux qui se trouvent à proximité des raffineries de pétrole (les sites d'exploitation et d'exploration) et de transport en transit de la matière tel que l'a prouvé l'impact des activités de ces navires de transit[190]. 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 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.

La Nyanga, l'une des provinces maritimes du Gabon, délimitée à l'ouest par l'océan Atlantique et au sud par le Congo, les plages du Mayumba (chef-lieu du Département de la Basse-Banio) précisément au sud de la ville 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[191].

La croissance des navires pétroliers dans le Golfe de Guinée justifie bien l'augmentation de l'exploitation pétrolière de la sous-région. En 1960, la moitié de la flotte pétrolière était constituée de navires jaugeant moins de 50.000 tonnes[192]. Vingt ans plus tard, la capacité des transports pétroliers est passée de 64 millions à 340 millions de tonnes avec seulement un doublement du nombre de navires. Actuellement, la capacité moyenne des pétroliers est de 200.000 tonnes et de nombreuses unités dépassent les 500.000 tonnes[193].

En raison du laxisme régional dans la mise en place des dispositifs opérationnels (insuffisance des moyens et de personnels formés) dédiés à la lutte contre la pollution, le Golfe de Guinée a été au fil du temps le théâtre des marées noires dont on ne peut s'empêcher d'en citer quelques-unes. On se souvient de :

[190] Eli LOBA, Mémoire Master II 2018, sur la sécurité et la sûreté au Port de Port-Gentil, Université du Sahel, Dakar-Sénégal p.73.
[191] Eli LOBA, op. cit., p.75.
[192] P. MICHEL, « Impact des Hydrocarbures sur la Flore et la Faune Marines », Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, IFREMER, 1996, p.55 et 58.
[193] M'BAKI HELU Princia (sous la direction de Martin NDENDE), « Les Conséquences Environnementales de l'Exploitation Pétrolière dans le Golfe de Guinée », Diplôme de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2007, p.34.

Du Mobil Refiner[194] à l'origine du déversement de 45 tonnes de fuel au large des côtes camerounaises à Douala le 17 décembre 1975 ;

Les accidents du « Petro Bouscat » à 20 nautiques au large de Douala le 21 juin 9170 ;

Le déversement de 260.000 tonnes de pétrole au large des côtes congolaises à la suite de la tragédie de l'ABT Summer (2ème catastrophe mondiale) en 1991 ;

Du Déballastage de M/S Dione entrainant le rejet en mer de 5.000 m3 de liquide sale en 1980[195].

En parallèle de cette pollution due aux accidents ou au déballastage de navires, on enregistre également des pollutions générées par les plates-formes pétrolières. En 2004, une fuite de brut émanant des champs pétroliers Emeraude en République du Congo fut à l'origine d'une marée noire au large des côtes de Pointe-Noire, héritées de Total Fina Elf Congo filiale de la Société Nationale des Pétroles du Congo[196]. Il s'agira aussi en 1980 au large de la côte nigériane de l'accident de la plate-forme pétrolière Fun iwa V[197], à la suite duquel près de 300.000 tonnes de pétrole se répandirent dans l'Océan Atlantique affectant aussi les côtes camerounaises. Le calcul effectué par Lois EPSTEIN[198], ingénieur à l'environnemental Defense Fund (aux USA) confirme bien, en démontrant que l'ensemble du pipeline tchado-camerounais[199] et de son terminal, des fuites de pétrole de l'ordre de 450 barils par jour (soit 70 000 litres par jour) pourraient aussi survenir sans être détectées par des systèmes de sécurité modernes.

Le projet régional d'observation des pollution marines exécuté en entre 1986 et 1989 à Pointe Noire piloté par la FAO[200], a permis de constater, et de quantifier, du moins partiellement l'ampleur des phénomènes de pollution par les hydrocarbures. Le rapport de l'étude effectué du 07 au 12 mars 2005 portant sur l'évaluation environnementale de la pollution due aux hydrocarbures sur le littoral du Kouilou (Congo) demandée par l'Association Pour la Protection de l'Environnement du Golfe de Guinée (APEGG) va dans le même sens. En somme un article de la revue maritime Oil Spill Intelligent Report[201] énonce que depuis les années 60, un total d'environ 1.501.956 tonnes d'hydrocarbures a été déversé en Afrique. La période la plus effroyable de ces marées noires fut en 1983 où environ 291.000 tonnes d'hydrocarbures furent déversées et en 1980 ce fut environ 240.000 tonnes.

---

[194] M. KAMTO, « Droit de l'Environnement en Afrique », Edicef/Aupelf, 1996, p.261.

[195] M. NDENDE, « Activités Pétrolières et Protection de l'Environnement Marin dans le Golfe de Guinée », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, éd. Bajac-Meri, Janvier - Juin 2006, p.29-30.

[196] P. M'BAKI HELU, op cit, p.18.

[197] C. BOCARD, « Marée Noire et Sols Pollués par des Hydrocarbures : Enjeux Environnementaux et Traitements des Pollutions », IFP Publications, éd. Technip, 2006, p.163.

[198] M. NDENDE, ibidem.

[199] BIVAC International, 2005, faisabilité du suivi du transit Cameroun-Tchad, Ndjamena, p. 176.

[200] Projet FAO/COI/OMS/PNUE « WACAF». Source : http://www.fao.org/

[201] OIL SPILL INTELLIGENCE REPORT, «White Paper Series Africa vulnerable to Oil Spills, Especially from Tankers», vol. I, n°7, November 1997, pp. 1- 4.

Le problème de la pollution est indéniable dans le Golfe de Guinée, ce problème va demeurer tant que la ruée vers l'extraction pétrolière reste au cœur des économies régionales et sans négliger l'impact de l'accroissement sous régional du trafic maritime[202]. En dépit des risques graves que comportent l'exploration, l'exploitation et le transport du pétrole off-shore, le gouvernement congolais n'a pas adopté des textes conséquents visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

3.2. L'absence de réglementation sur la protection du milieu marin et la lutte contre la pollution marine.

Le Congo ne dispose, jusqu'à ce jour, d'aucun texte juridique propre sur la protection de l'environnement marin. C'est le réel paradoxe que soulignait Clément KINFOUSSIA (ancien enseignant d'université) en 1982 quand il disait « que le Congo qui est en passe de devenir le quatrième producteur africain de pétrole, est aussi le pays où rien ou presque n'est prévu en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures »[203]. Face à cette pollution très préoccupante et très inquiétante pour les populations riveraines, et surtout pour les artisans pêcheurs ou artisanaux qui sont obligés d'aller pêcher plus loin, les pouvoirs publics congolais adoptent une position plus attentiste qu'activiste. Ils assistent comme de simples « spectateurs » à la dégradation du milieu marin sans établir une réglementation efficace, complète et véritablement contraignante à l'égard des pollueurs. Il est inadmissible que la mer qui est un immense réservoir de ressources biologiques, continue d'être considérée à la fois comme la poubelle de l'humanité et son garde-manger[204]. L'ordonnance n° 22-70 du 14 juillet 1970 sur la mer territoriale, la pollution des eaux marines, l'exercice de la pêche marine et l'exploitation des produits de la mer ; la loi n°003/91 du 23 avril 1991 sur la protection de l'environnement et le code des hydrocarbures (loi n°28-2016 du 12 octobre 2016)[205] sont les seuls textes sur la pollution des eaux marines congolaises. C'est l'article 3 de l'ordonnance de 1970 qui prévoit que « tout capitaine d'un bâtiment (navire) congolais est tenu de se soumettre aux dispositions de la Convention Internationale de Londres de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures... ». À priori, d'aucuns diront que le fait que l'ordonnance de 1970 ne prévoit qu'un seul article sur les 43 articles qu'elle compte, dénote la non-préoccupation par l'État congolais des problèmes de pollution

[202] Jeune Afrique l'Intelligent, « Le Port Autonome de Pointe Noire », n°2131, du 13 au 19 novembre 2014, p. 56. Cf. P. M'BAKI HELU, op cit, p. 27.
[203] KINFOUSSIA Cl. infoussia, Cl., Op. cit., p. 75.
[204] Despax, M., (1980), Le droit de l'environnement, Paris, LITEC, p. 667.
[205] Entretien avec Mr BIVOI, Chef de Département Qualité Hygiène Sécurité et Environnement du PAPN et Mme Rita EOUANI, Directrice départemental sur la pollution des eaux marines Congolaises, 2019.

par les hydrocarbures dans la région côtière. Contrairement à cette conception, les dirigeants politiques, qui sont les vrais décideurs du point de vue de l'élaboration des textes, ont porté plus leur choix sur les revenus pétroliers, provenant de l'exploitation pétrolière faite par les sociétés privées étrangères, que sur la protection des eaux marines.

Le Professeur Emmanuel Du PONTAVICE, avec son esprit averti et très pénétrant, a perçu et essayé de soutenir que « le Droit ne peut faire des miracles et même ne peut avoir d'effet lui-même. Une loi ne peut agir contre la pollution comme un produit chimique : le corexit[206] peut vaincre une nappe de pétrole, une loi non. La loi dépend de son effectivité ; *il ne suffit pas de voter la loi ; il faut encore qu'elle soit appliquée. Elle n'est appliquée que si ceux qui ont à l'appliquer ou à la subir ont conscience de sa nécessité* »[207]. Ce point de vue exprimé par Emmanuel Du PONTAVICE, accepté par la quasi-totalité des Juristes, est aussi le nôtre dans la mesure où les décideurs politiques Congolais n'ont pas pris conscience des conséquences désastreuses qu'entraîne la pollution des eaux marines par les hydrocarbures. La menace des ressources halieutiques par la pollution de la mer laisse indifférents ceux qui devraient instituer une politique nationale de prévention et de protection de l'environnement marin.

Curieusement, la Loi n° 23-82 du 7 juillet 1982 portant code minier et son Décret d'application n° 86-814 du 11 juin 1986, ne parlent que très superficiellement de la protection du milieu marin. L'article 12 de la Loi n° 23-82, relatif aux obligations qui incombent aux opérateurs, souligne vaguement que les travaux doivent tenir compte non seulement, des règles de l'art, mais doivent également être réalisés dans le respect de l'environnement naturel. L'article 56 exige aussi que les opérateurs des travaux de recherches et d'exploitation des substances minérales assurent la prévention de la nature. La loi précitée portant code minier, bien que réglementant les activités minières et pétrolières, ne mets pas un frein à la pollution des eaux de mer par l'exploitation pétrolière. Les populations de Tchitondi et de cette partie de la région[208] ainsi que le gouvernement Congolais auraient-ils oublié si vite « le désastre écologique causé sur des milliers d'hectares par l'exploitation des Potasses du Congo ? »[209]. Les conséquences catastrophiques et imprévisibles avant le début de l'exploitation de ce grand gisement où aujourd'hui plus rien ne pousse, devaient faire réfléchir les décideurs Congolais à l'avenir surtout lors de la conclusion des contrats miniers. Les questions de la protection de l'environnement, avouons-le, ont été depuis fort longtemps négligées par les Pouvoirs Publics

[206] Nom d'une gamme de produits dispersants d'hydrocarbures utilisés pour dissoudre les marées noires ou pollutions marines.

[207] Pontavice, E. Du, (1970), La réglementation française et les conventions internationales pour prévenir et réprimer la pollution des eaux de mer, La défense de l'homme contre les pollutions : Air, Bruit, Eau, Paris, Pedone.

[208] TCHITONDI, Holle, région située entre Loubomo et Pointe-Noire.

[209] L'exploitation des potasses du Congo était faite par la Compagnie des Potasses du Congo (CPC) à Tchitondi, non loin de Pointe Noire. Sa production atteignait 500 000 tonnes/an, avant que l'usine ne ferme ses portes en 1977.

Congolais. La politique nationale de protection de l'environnement n'a vu le jour qu'avec la création de la Direction de l'Environnement entre 1977 et 1978. La sensibilisation des citoyens sur les politiques de l'environnement a étonnamment suscité un intérêt pour la prévention de la pollution. Le projet de création d'un Secrétariat Général à l'Environnement, rattaché à la Présidence de la République, a été supplanté par l'éclosion du Ministère du Tourisme et de l'Environnement après 1980.

Entretemps, une restructuration gouvernementale a transformé en 1985 le ministère précité en une direction dépendant du Ministère des Travaux Publics, de la Construction, de l'Urbanisme de l'Habitat. Enfin, depuis fin 1986, le Ministère des Travaux Publics, de la Construction, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement perdra la Direction de l'Environnement pour redevenir le Ministère de l'Environnement après être rattaché à la suite de différents remaniements ministériels à d'autres ministères, notamment l'Economie Forestière et aujourd'hui le Tourisme (à l'heure actuelle c'est le ministère de l'environnement et du tourisme). Sans doute, on pourrait se demander pourquoi ce ministère ne se préoccupe-t-il pas avec sériosité de la question sur la pollution marine par les hydrocarbures. Le projet du code de la protection et de la mise en valeur de l'environnement en République du Congo, élaboré depuis quelques années par le Ministère de l'Environnement, n'a jamais été une des priorités du Gouvernement.

Toutefois, des journées de réflexion et de sensibilisation des citoyens congolais et étrangers sur les conséquences des actions de protection de l'environnement ont été organisées courant juin de chaque année sur le territoire national. Cette commémoration qui aborde un thème chaque année n'apporte aucune solution réelle aux faits vécus[210] (exemple comment soutirer ces ressources sans modifier les systèmes écologiques pour l'intérêt des générations futures ?). D'une façon générale, même si les Juristes reconnaissent que « le développement se faisant par l'homme et pour l'homme doit être réglementé », ils ne sont pas sans ignorer que les sociétés pétrolières, responsables en grande partie de la pollution des eaux marines sous juridiction congolaise, sont trop puissantes pour être inquiétées par le gouvernement congolais dont, l'élaboration du budget national dépend en grande partie des recettes pétrolières prévenant des sociétés privées étrangères. Peu importe la protection des eaux et des ressources marines, les pouvoirs publics congolais se contentent plus de revenus pétroliers que des conséquences dramatiques sur la pêche ; surtout artisanale maritime. C'est un choix qui a été fait par les dirigeants politiques, qui semblent implicitement dire aux pêcheurs

[210] « Séminaire de sensibilisation sur les problèmes de l'environnement », 25 juin 1986, 1990 et 2001, pp. 3-8.

artisans, (d'aller pêcher plus loin) de s'éloigner le plus possible des zones d'exploitation du pétrole off-shore pour attraper les poissons. Qu'importe la production halieutique sensiblement infructueuse dès lors que celle-ci peut être comblée par l'importation des poissons congelés. Telle est la politique adoptée par le Congo depuis toujours. Promouvoir l'exploitation pétrolière au détriment de la protection du milieu et des ressources biologiques marins, parait à notre avis une politique hasardeuse et critiquable. Cette politique d'autruche retenue par le gouvernement Congolais s'avère préjudiciable. L'analyse d'ISALA sur la protection de l'environnement en Chine qui vient, à point nommé, appuyer nos propos, reconnaît que « l'attitude qui consiste à promouvoir la production, sans se soucier de la pollution qui met en danger la santé de la population, est incompatible avec le but fondamental de la production socialiste et du développement. »[211]

L'État congolais ne veut pas pour le moment exercer ses pouvoirs en matière de réglementation de l'environnement sur sa mer territoriale. La grande difficulté reste, en fin de compte, la volonté politique de ne pas protéger ses eaux et ses ressources biologiques, c'est-à-dire d'exercer ses droits. La renonciation par l'État congolais à l'application de sa réglementation pour la protection du milieu marin (c'est-à-dire à l'exercice effectif) ne serait-elle pas une renonciation à sa souveraineté sur ses eaux marines ? Un État n'a droit véritablement que s'il peut l'exercer, et seule l'élaboration d'une politique préventive et cohérente peut contribuer à la conciliation des intérêts économiques et de la qualité du milieu marin. Sur ce, « La mer peut et doit redevenir ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être. L'infiniment beau, cet univers lumineux et changeant devant lequel l'homme parvient si souvent à entrer en communion avec la nature. C'est une question de volonté politique[212] ». La volonté de l'État côtier doit être déterminante surtout dans les pays en voie de développement où on a beaucoup de mal non seulement à faire des lois pour la protection de l'environnement marin mais surtout à les appliquer.

[211] ISALA, H., 1981, La protection de l'environnement en Chine, Paris, CERDE, PUF, Travaux et recherches de l'IDPDUN (Nice), p. 69

[212] MITTERRAND F., (1981), Préface de l'ouvrage « La mer retrouvée : pour "une politique socialiste de la mer », Club Socialiste du Livre, p 6.

Conclusion du chapitre 1.

En définitive, les atteintes à la sécurité du Port Autonome de Pointe-Noire sont évidentes non seulement sur l'environnement terrestre du port mais également dans les eaux maritimes congolaises. Cette insécurité se manifeste d'abord dans l'enceinte portuaire par un niveau de sécurité très faible (abandon des postes ou négligence par les agents de sécurité, moins de rigueur, traitement de faveur, etc. annexe 6. Page 413), des difficultés du maintien d'une bonne qualité de vie intérieure de la structure (malgré la présence des agents d'entretien), insuffisance des moyens techniques et d'une ressource humaine qualifiée.

Ensuite, au niveau de la navigation maritime par sa critique position géographique dans le golfe de guinée, la géographie physique Congolaise ou éléments naturels pouvant être un facteur de causalité ou d'amplification provoquant un accident maritime et le contexte nautique de par l'emplacement des sites portuaires peut aussi avoir une influence sur les conditions de sécurité. Enfin, au niveau de la pollution des eaux marines congolaises par les hydrocarbures qui reste certainement l'un des problèmes les plus complexes à résoudre par les autorités car elle peut bel et bien causer l'accident d'un navire en mer.

Sur ce, comme nous l'avions constaté dans ce chapitre deux, le règne permanent de l'insécurité au Port Autonome de Pointe-Noire et dans la sous-région, il nous appartient à présent d'examiner s'il en est de même en termes de sûreté.

Chapitre 2

LES ATTEINTES A LA SURETE MARITIME AU PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE ET DANS LA SOUS-REGION

L'Afrique centrale, sous-région du continent Africain, s'étend sur une superficie de plus de 6.613.000 km² (FAO, 2018). Dans le présent chapitre, le terme Afrique Centrale désigne l'ensemble des neuf pays de la Commission Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) : Cameroun (Yaoundé), Gabon (Libreville), îles de Sao Tomé-et-Principe (Sao Tomé), République de Guinée équatoriale (Malabo), République centrafricaine (RCA-Bangui), République du Congo (Brazzaville), République démocratique du Congo (RDC-Kinshasa), Tchad (Ndjamena) et l'Angola (Luanda). Le Rwanda et la Burundi sont aussi quelques fois classés à cause de la Commission des forêts d'Afrique centrale (COMIFAC), dont près de deux millions sur les six millions sont couverts par les forêts du bassin du Congo[213]. Mais en guise de canalisation du travail, notre étude dans la suite portera sur la desserve du PAPN aux pays limitrophes de la République du Congo.

Par ailleurs, cette sous-région bien sus définie qui est l'Afrique centrale reste une des régions du monde les plus durement touchées par la famine, avec des situations allant de « modérée » pour la Gabon, à « grave » pour le Congo, le Cameroun et la RDC, « alarmante » pour la RCA et le Tchad et jusqu'à « extrêmement alarmante » (VON GREBMER et al., 2017). La question sur l'accès aux produits alimentaires est donc primordiale dans ces pays, et dans ce contexte la famine est l'un des facteurs ayant un rôle important à jouer dans le renforcement de l'insécurité maritime.

Plusieurs anomalies liées au transport maritime y règnent depuis des temps immémoriaux. Dans ce chapitre, il est donc question d'analyser le niveau de ces multiples anomalies qui ne se réfèrent qu'aux atteintes à la sûreté maritime au niveau de l'Afrique centrale plus amplement au Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN). Les atteintes à la sûreté maritime est un ensemble d'actions néfastes causées intentionnellement dans le but de créer des dommages et nuire à autrui. Par suite de cela, il sied de faire un état des lieux de la situation actuelle du PAPN si la sûreté est absolue ou non (section1), du trafic maritime illicite, la criminalité

[213] Le Burundi et le Rwanda se situent normalement en Afrique orientale (ou de l'Est) par contre ils sont parfois associés à l'Afrique Centrale en raison de la commission des forêts d'Afrique Centrale (COMIFAC).

transfrontalière (section2) et des principales menaces dans le transport maritime au niveau sous régional (section3).

Section 1. Une sûreté non absolue du Port de Pointe-Noire et dans la sous-région.

La sûreté dans un port est une mission de haute importance et non facilement réalisable parce qu'elle englobe de nombreux aspects dont le but fondamental reste la prévention et la lutte contre tous les actes illicites à l'encontre du navire, de son équipage, des passagers ou de sa cargaison et des installations portuaires (IP).

Toutes ces initiatives prises à bon escient ne peuvent être réalisées sans exclure une probabilité du risque de sûreté de transport maritime qui, n'est autre que si on peut l'appeler ainsi l'omniprésence et l'omnipotence du danger rencontré par les agents de sûreté maritime ou les personnes désignées à endiguer dans l'exercice de leur fonction. Ce danger peut s'agir d'une **menace** terroriste, pirate, présence clandestine ou autres, qui en elle-même est aujourd'hui de plus en plus offensive. Elle revêt des formes multiples et parfois nébuleuses[214], mais peut surtout frapper à tout moment. Comme l'a déclaré l'amiral britannique Alan West, « la question n'est pas de savoir s'il y aura des actes malveillants ou fielleux, mais quand ». Ce risque permanent rend d'autant plus redoutable la menace mise en exécution lorsqu'elle surgit inopinément. C'est en cela notamment que ces différentes menaces sont un moyen redoutable de chantage, et sa consommation est de nature à provoquer un impact psychologique considérable sur les esprits, à travers les dommages immenses que ces actions peuvent provoquer sur les personnes et les biens.

Ainsi, Le diagnostic général que nous établissons sur la sûreté dans les ports de l'Afrique Centrale portera principalement sur le problème de leur accessibilité et hors du domaine portuaire.

1.1. La défectuosité dans l'accessibilité des ports de la sous-région.

Dans l'ensemble des mesures visant la sûreté portuaire, certaines d'entre elles ont dans leur mission les objectifs suivants :

[214] Il peut s'agir de terrorisme étatique, de terrorisme idéologique, de terrorisme de libération, du terrorisme séparatiste, ethnique, de terrorisme d'origine maffieuse ou religieuse, le terrorisme économique et de cyber terrorisme, pour ne citer que les plus connus. Exemple l'instabilité politique ou la destruction du patrimoine culturel sur les religions ancestrales basées sur les croyances mystiques cas de pygmées, détruire les forêts c'est détruire leur habitat et peut créer des révoltes si ces populations sont armées. Comme c'était plus récemment le cas des autochtones brésiliens avec la destruction de l'amazone, l'expropriation des terres etc. tout ceci peut créer des terrorismes de toute forme.

-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 accès restreints (ZAR) 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 ;

-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 matériels essentiels, 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 de l'Afrique centrale 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 c'est-à-dire la difficulté et la négligence éprouvées de mettre en pratique correctement tous les textes, règles érigées pour la sûreté du transport maritime.

De même qu'une présence permanente de l'inconnu dans les zones réglementées et stratégiques ou ZAR est à prohiber. Ceci étant, 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, et des IP. Autrement dit, l'absence constatée d'une mise en œuvre pratiquée d'un contrôle d'accès et de circulation au sein des domaines portuaires de l'Afrique centrale est à déplorer. Un des phénomènes qui illustrent cette insécurité est bien la présence permanente des commerçants (informels) et d'autres individus dans des ZAR.

Malgré l'imposition de certaines conditions d'accès, on constate toujours un nombre indéterminé 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 portuaires 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 dans les ZAR 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 IP, etc. Aussi, malgré l'évolution de l'outil qu'est le conteneur, les procédures de fermeture sous scellée de cette boîte ne garantissent pas totalement la sûreté des marchandises dans les ports Africains. Dans ces ports d'Afrique Centrale, 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 illustrent cette réalité par exemple le démantèlement de pièces des véhicules importés, qui est récurent dans le PAPN. Ainsi, sans risque de se tromper, l'univers de l'inconscience professionnelle, de la corruption et du manque cruel de moyens fragilisent encore un peu plus la sûreté des domaines portuaires de la sous-région.

Cela se traduit par l'existence d'une grande perméabilité des procédures d'accès dans les ports de l'Afrique centrale. 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.), le tourniquet du PAPN qui est toujours en réparation soit pour manque d'entretien ou mauvaise utilisation (annexe 7. Page 413), sans oublier l'éternel problème de la responsabilité humaine dans la corruption et la fraude tel que dans le PAPN la vente à intérêt personnel au prix de mille francs CFA des badges visiteurs et occasionnels à l'entrée principale du port[215]. 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 pour censurer toutes ces vices.

Dans ces ports sous régionaux, la surveillance des accès et des IP est assurée soit par des services privés (sociétés de gardiennage et de surveillance exemple la société Strataegis au PAPN) 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 ZAR.

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 IP. 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 poste de contrôle (PC) peut être faible (abandon de poste.) Un autre problème, et non des moindres, est celui de l'image attractive des ports comme espace d'occupation ou de recherche d'emploi pour les personnes désœuvrées[216].

[215] Constat fait personnellement lors de nos enquêtes dans le PAPN.

[216] Constat personnel lors de nos enquêtes dans le PAPN en 2019. Et échange avec un usager du PAPN, natif du Cameroun, Mr Fabrice Sang N'ZAN qui nous touchait mot sur ces tristes réalités similaires au Port de Douala.

Dans la représentation imagée de beaucoup d'africains, 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, les casseurs de cailloux, la vente de poissons, etc.

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 de véhicule (vignette) aux visiteurs ou aux usagers occasionnels est une mesure généralisée dans les ports sous 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 de l'Afrique centrale 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.

Par ailleurs, dans les ports de l'Afrique de l'ouest la menace la plus courante et la plus ancienne sur le plan de sûreté, dans le transport maritime, est le facteur de risques liés aux pillages. La grande majorité des vols qui se produisent dans les IP et à bord des navires sont des vols de cargaisons. Le vol de cargaison est le plus courant et le plus coûteux des délits maritimes commis dans les ports plus particulièrement au Port Autonome de Dakar (Sénégal). Pour que ce genre de pillage à grande échelle, bien organisé et perfectionné (vol de conteneurs entiers, la non livraison de la marchandise, etc.) puisse s'opérer, trois facteurs doivent être réunis : *la confusion, la collusion et le commun dénominateur*[217].

[217] Dieudonné NZOUMBA, année académique 2017-2018, thèse sur Les Mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du Code ISPS dans les Ports : Cas du Port Autonome de Dakar, pp. 55-57.

La confusion : Du fait d'une activité incontrôlée, la confusion règne dans tous les points de transport, entrepôts et zone de répartition des marchandises. Le trajet des transferts constitue également un risque. Elle est causée par :

-Les entrées et sorties fréquentes et aléatoires de personnes telles que, employés permanents de l'installation en question, ouvriers occasionnels, passagers et équipages, personnels d'entretien et de réparation, chauffeurs de camions et autre personnel de manutention de la cargaison ;

-Les mouvements de matériel tels que camions, matériel de manutention, conteneurs, automotrices, barges etc.

Les documents volumineux et divers se rapportant aux transactions de fret et de cargaison : connaissements, manifestes, formulaires d'échange de matériels, permis de conduire, etc. (documents falsifiés ou modifiés).

La Collusion : Il y a collusion lorsque deux (2) ou plusieurs personnes se mettent ensemble pour commettre un délit. C'est le cas lorsque des conducteurs de camions, des transporteurs de fret, de cargaison, des employés et des contrôleurs, des conducteurs de chariots élévateurs, des contremaîtres, du personnel de sûreté ou toute autre combinaison de ces personnes se mettent d'accord ou conspirent pour commettre un vol de marchandises.

Le commun dénominateur : Dans presque tous les vols de cargaisons et dans la quasi-totalité des collusions se trouve un commun dénominateur : le conducteur de camion malhonnête. En effet, pour que le vol soit effectif la cargaison volée doit, d'une manière ou d'une autre se déplacer de sa position régulière et normale à une destination anormale, c'est-à-dire détournée. Dans la plupart des cas ce déplacement détourné se fait dans des cabines de camions, dans des conteneurs ou autres à la parfaite connaissance du chauffeur et avec son entière complicité. Dans de rares cas le chauffeur est impliqué par ignorance du délit.

Quelques cas d'atteintes à la sûreté portuaire en Afrique de l'ouest et du centre :

Au Port de Lagos (Nigeria) : Transport de substances illicites.

C'était en juin 2006[218], a eu lieu au port de Lagos une des plus importantes saisies de drogue jamais effectuées en Afrique[219], portant sur plus de 14 tonnes de cocaïne en provenance du Pérou. Selon toute vraisemblance, la cocaïne était dissimulée au milieu de sacs de ciment blanc, voire que les deux substances étaient mélangées.

[218] Site : www.portlagos.sn

[219] Site : www.environnement-afrique.info

Concernant l'entrée clandestine des substances illégales

Au Port Autonome de Pointe-Noire (R. du Congo) : Activités frauduleuses.

C'était en 2013, dans le circuit de dédouanement, la société Congo Terminal (CT) assurait jusqu'aujourd'hui la manutention, l'acconage et la livraison des conteneurs en délivrant des bons de sortie informatisés, la délivrance de ceux-ci a été confiée à cette société en 2008. Malgré cette disposition, de nombreux conteneurs ont été frauduleusement enlevés au PAPN. Le mode opératoire de ce groupe d'opérateurs économiques consistait à contourner le scanner en établissant des fausses déclarations hors système informatique des douanes, et en détournant les destinations privilégiées des conteneurs au régime suspensif[220]. Ce réseau est l'œuvre de deux gérants des sociétés de transit dont nous préférons taire les noms, qui ont bénéficié de la complicité supposée des agents des douanes. Les auditions sur procès-verbaux des présumés coupables ont confirmé les faits et permis de circonscrire la supercherie mise au point pour sortir les marchandises incriminées. Les résultats des investigations de la commission révèlent que certains commissionnaires en douane ont frauduleusement édité des vraies et fausses déclarations ayant abouti à la sortie de certains conteneurs de marchandises du PAPN. Ces faits étant d'une extrême gravité, la commission a transmis ce dossier au procureur de la République pour que des poursuites pénales soient engagées afin que les malfaiteurs soient condamnés conformément à la loi. A cet effet, des recommandations ont été faites au ministère des finances concernant l'assainissement de ce secteur. La commission exige que des mesures soient prises telles que : la systématisation des contrôles externes, la formation du personnel des douanes à l'outil informatique, la limitation de la durée au poste de certaines fonctions présentant des risques de corruptions (exemple les postes qui ont beaucoup plus de responsabilité tel qu'un directeur de douane), l'audit du système informatique, le renforcement des capacités matérielles et humaines de la cellule scanner douane port et aéroport, l'équipement en matériel informatique de tous les terminaux stratégiques dans le processus de dédouanement, enfin l'instauration de la gestion axée sur les résultats et la bonne gouvernance[221].

En tout état de cause, les mesures de sûreté visant à réduire les risques articulés autour de toute procédure dans l'optique d'établir et contrôler l'accès aux zones réglementées ou ZAR et autres points névralgiques pour les activités portuaires sont nombreuses et variées. Les ports de l'Afrique centrale éprouvent d'énormes difficultés à assurer ces mesures de contrôle et de prévention dans les conditions d'accès des sites et dans l'enceinte portuaire. Ainsi,

[220] Tout un ordre établi pour le contrôle des marchandises conteneurisées.

[221] Journal national du Congo les dépêches de Brazzaville, agence de presse pour information d'Afrique centrale, toute l'information du bassin du Congo. Novembre 2013. Lire le quotidien, édition Brazzaville menu principal, PAPN 658 conteneurs de marchandises enlevés. Site : www.adiac-congo.com

partant de cette première difficulté qui est la perméabilité des conditions d'accès et du domaine portuaire, d'autres problèmes se constatent aussi lorsqu'il devient question d'assurer la sûreté aux abords immédiats du port et corridors.

1.2. La sûreté dans les abords immédiats du domaine portuaire et des corridors routiers.

La responsabilité de l'État sur la sûreté portuaire ne devrait pas seulement se limiter dans l'enceinte portuaire matérialisée par la grande clôture murale, 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 sous-région ?

1.2-1. La sûreté dans les abords immédiats du PAPN.

S'il est vrai qu'il existe une insécurité dans les ports de la sous-région, il n'en demeure pas moins que l'environnement immédiat des sites portuaires qui, dans la plupart des cas présente 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 de l'Afrique centrale éprouvent bien du mal à assurer la sûreté dans le domaine réglementé (port), 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 dans une proximité avec le mur de la grande clôture (les images 01 et 02 dans le chapitre I illustrent ces faits).

De nombreux ports de la sous-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 en Afrique de l'ouest comme celui de Lagos-Apapa (Nigéria)[222] qui se trouve à l'intérieur de la zone urbaine, rendant sa viabilité difficile et le PAPN (R. du Congo) proche du centre-ville. 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 (exemple construire des barrières à proximité des abords du port empêchant la population de s'approcher). Les abords immédiats du

[222] Bost F., 2004, l'Afrique de l'ouest dans les stratégies de transport maritime : l'Afrique de l'ouest dans la compétition, quels atouts possibles ?, Karthala, Paris, p. 315.

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 sous-région cette zone n'est pas sécurisée. Parfois, ce monde informel aux abords immédiat devient presque indispensable à la communauté portuaire (lieu d'escale des transports en commun, restauration, commercialisation, etc.) comme nous avons pu le constater sur ces sus images illustrant des installations anarchiques. 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 non régentés 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 pour subvenir à ses besoins.

1.2-2 Sûreté et généralités des corridors routiers du PAPN vers son hinterland.

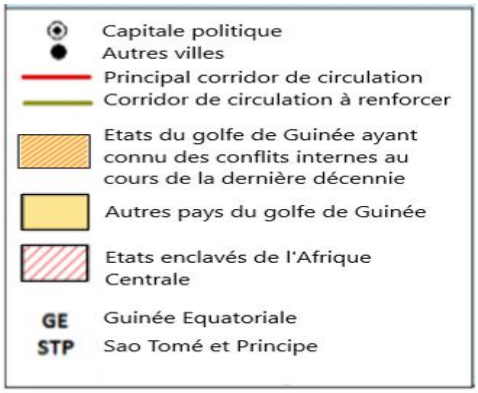
Le triptyque d'André VIGARIÉ (1979) qui associe l'avant-pays marin (les connexions maritimes), l'arrière-pays marin (les dessertes terrestres et l'aire de distribution) et le port (zone de transition entre les deux) reste toujours d'actualité lorsqu'on tente d'apprécier non seulement le continuum terre-mer par la relation ville-port, mais également pour ce qui est du couple « réseau-territoire » (communication, relation entre territoires de l'arrière-pays d'un port. Du port point de départ aux points de distribution en gros ou en détails dans les marchés domaniaux), dans le transport maritime et le rayonnement portuaire (ce qui donne vie ou un sens au port, l'image de marque). Effectivement, « Toute pratique spatiale induite par un système d'actions, même embryonnaire, se traduit par une « production territoriale » qui fait intervenir maillage, nœud et réseau (tout un groupe de personnes e tout le circuit de la logistique). 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 (corridor). 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[223].

Carte n°8. Les corridors routiers en Afrique Centrale.





Carte réalisée par Nice Michée ISSANG, 2020. Source : N'GUESSAN N'GUESSAN, 2003, la problématique de la gestion intégrée des corridors en 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 Saharienne, doc de travail SSATP n°86F.

Dans la sous-région, 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. Ces ensembles de routes reliant parfois plusieurs centres économiques (exemple les marchés domaniaux, distribution des marchandises dans les villes et leurs marchés), pays et ports sont devenus des enjeux économico-stratégiques pour les pays

[223] Bennafla K., 2002, commerce frontalier en Afrique centrale : acteurs, espaces, Karthala, Paris, p. 208.

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 sous-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 financiers souvent illicites de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (PDG) et/ou opérationnels, excessifs, successifs, redondants et onéreux » (N'GUESSAN, 2003). Ces pratiques qui augmentent les coûts en argent et en temps peuvent avoir des conséquences directes sur l'économie portuaire en décourageant les importateurs ou les investisseurs, et les poussant d'aller immigrer dans d'autres pays plus attractifs, et cela crée ainsi une perte de contrats d'où la réduction des importations ou entrées au port et baisse d'activités. 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 inter-régionaux et intra-nationaux profitent de la rente de situation que procurent le passage de ces corridors, ils 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 sécessionnisme de territoire. Dans d'autres cas, cela peut même affecter la réorganisation d'une partie de l'économie sous régionale.

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 sous-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.

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[224] 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 au détriment du port d'Abidjan pour d'autres destinations immédiates qui jusque-là connaissaient un rayonnement moins important (Cotonou, Lomé et Tema). 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[225].

Cependant, pour ce qui est de l'Afrique centrale, la sous-région sur laquelle est centrée de notre étude, le système de transport est fortement dominé par la route qui assure entre 80% et 90% du transport de marchandises et près de 95% du transport de personnes. Son inadéquation et surtout l'absence de facilitation de transport, notamment dans les couloirs de transit (escortes douanières et policières des camions de transit, multiplicité des postes de contrôle, attentes prolongées aux frontières, interdictions de traversée de certaines localités à certaines heures tel que dans le Pool le sud de la République du Congo un passage qui était très insécurisé ces récentes dernières années à cause de la présence des rebelles appelés *bébés noirs* qui attaquaient plusieurs voyageurs), sont les raisons avancées pour expliquer les coûts exorbitants. Toutefois, des efforts sont notés aussi bien au niveau des gouvernements que des

[224] Port autonome d'Abidjan.
[225] Bost F., op cit, p. 306.

partenaires au développement, pour pallier à cette situation préoccupante du système de transport dans la sous-région. Ainsi pour le transport routier qui demeure le mode prédominant à côté de la navigation fluviale, les gouvernements avec l'aide des partenaires au développement, ont pu réaliser des projets de construction de maillons manquants sur certains corridors importants. Il en est ainsi des programmes de facilitation des transports et transit sur les principaux couloirs de la sous-région, à savoir Douala-Bangui et Douala-N'Djamena, Brazzaville-Yaoundé, Libreville-Brazzaville, Pointe Noire-Brazzaville-Bangui-N'Djamena et Pointe-Noire – Cabinda.

Le Congo Brazzaville est desservi sur un réseau routier d'environ 17.300 km dont environ 1.235 km du réseau bitumé réparti pour l'essentiel sur la RN1 qui longe la voie ferrée. Pointe Noire – Dolisie – Kinkala – Brazzaville, la RN2 qui relie la capitale Brazzaville à Oyo, Owando et Ouesso, la RN3 qui commence par Dolisie – Kibangou – Ngongo (frontière Nyanga, Gabon), la RN4 débute à partir de Madingo-Kayes – Pointe-Noire – Tchamba Nzassi (frontière Cabinda, Angola), la RN5 prend son départ de Madingo-Kayes à Nzambi (frontière Ndindi, Gabon) et enfin la RN6 de Mall à Mandzi. Les routes nationales sont, en République du Congo des voies importantes qui relient des portions importantes du territoire. Elles sont ouvertes à tous les véhicules, les tronçons de quelques-unes sont trop dégradés faute d'entretien régulier et difficilement praticables toute l'année, notamment en saison des pluies, et d'autres sont en assez bon état.

Les premières orientations du Plan National des Transports (PNT) se proposent de reconstruire un système d'infrastructures de transport digne de ce nom, et faciliter l'émergence du secteur privé de l'industrie des transports au moyen de mesures publiques ou privées. Ces orientations stratégiques du PNT visent (1) à assurer la desserte des populations afin de leur permettre d'évacuer leurs productions locales et acheminer les produits de consommation dont ils ont besoin et (2) à assurer l'évacuation et le transit des pondéreux et/ou biens d'exportation, vers leur destination finale. La nouvelle politique du Gouvernement de reconstruction du territoire national s'articule donc sur la réhabilitation des réseaux de transport, principalement les réseaux routiers et fluviaux.

Grâce aux ressources tirées du pétrole et avec celles mobilisées auprès de la communauté internationale à l'image de la coopération avec la Chine, d'importants efforts ont été fournis pour assurer une liaison pérenne sur l'axe routier Pointe Noire-Brazzaville-Ouesso. Sur le plan institutionnel, les investissements et l'entretien des infrastructures routières relèvent du Ministère des travaux Publics. Toutefois, le Ministère en charge des Grands Travaux, est compétent pour les marchés de travaux structurants de plus de 500 millions de F CFA, tandis

que l'entretien du réseau routier incombe à la Direction Générale des Travaux Publics sous financement de la Direction Générale du Fonds Routier (DGFR). Les ressources annuelles réellement mobilisées, pour l'entretien du réseau prioritaire de 2.000 km, sont passées de 8,7 milliards de FCFA à 24 milliards de FCFA contre des besoins réels exprimés de 17 milliards et 26 milliards de FCFA respectivement, afin d'assurer un entretien routier plus efficace et régulier (annexe 8. Page 414).

A titre de rappel, la république du Congo est un pays d'Afrique Centrale situé à cheval sur l'équateur. Ses voisins sont le Gabon, le Cameroun, la République Centrafricaine, le RDC de laquelle il est séparé en partie par le fleuve Congo puis l'Oubangui et le Cabinda (Angola). Il s'étend sur 1.300 km du nord au sud, de la frontière centrafricaine toujours le long du fleuve Congo à l'océan atlantique. Le Congo est un pays à vocation de transit traditionnel dans la sous-région, notamment avec le fonctionnement de la transéquatoriale Pointe/Noire - Brazzaville par rail et Brazzaville - Bangui par voie fluviale, bien que les trafics passant par ces corridors soient actuellement limités. Ce transport multimodal subit plusieurs ruptures de charge et présente des dysfonctionnements constituant un frein à l'expansion de l'économie nationale et sous régionale.

Le plan quinquennal 2008-2012 de développement axé sur le réseau congolais, poursuivi dans le plan National de Développement (PND) 2012-2016 a été maintenu dans le PND deux (2017-2021). Quant au Réseau routier Intégrateur CEMAC traversant le Congo est long de 2.911 km avec 802 km de routes bitumées et 2.109 km de voies carrossables insuffisamment entretenues.

Liaison – Congo – Gabon : Il existe trois voies.[226]

BZA–Kinkala-Mindouli–Madingou–Kibangou–Ndendé–LBV : Cet axe est long de 592 Km au Congo. La RN1 reliant Brazzaville à Pointe Noire a été totalement bitumée. Le tronçon de Dolisie à la frontière Gabonaise, (Dolisie – Kibangou – Nyanga – Ngongo - Ndendé) a fait l'objet d'une étude de réhabilitation qui a été approuvée.

BZA – Obouya – Boundji – Okoyo-Leketi – Frontière-Franceville-LBV : Cet axe long de 667 Km (au Congo) se prolonge au Gabon par l'itinéraire Leconi-Franceville-Libreville. Le tronçon Obouya-Boundji-Okoyo est actuellement bitumé. Le tronçon entre Okoyo–frontière du Gabon est en cours de bitumage.

Ouesso–Makoua–Etoumbi–Mbomo–Frontière-Mekambo-Makokou-Kango-LBV : Cet axe long de 478 km (au Congo) est en cours de bitumage sur une bonne partie de sa longueur. Le

[226] Bilan de l'étude sur la compétitivité du PAPN, projet d'appui à la diversification de l'économie (PADE), juin 2019, pp 25-42.

tronçon entre Ouesso et Makoua est revêtu. De même pour le tronçon Makoua- Etoumbi. Le tronçon Etoumbi - Mbomo est en cours de bitumage sur 63 km.

Carte n°9. Réseau routier Congo – Gabon.



Carte réalisée par Nice Michée ISSANG, 2020. Source : Bilan de l'étude sur la compétitivité du PAPN, projet d'appui à la diversification de l'économie (PADE), juin 2019, pp 25-42.

Liaison – Congo – RCA.[227]

Cet axe routier pallié à l'étiage du fleuve Oubangui (janvier-juin). Un transfert fleuve-route permet alors de continuer les activités de transport. Il est prévu de prolonger cet axe à Liranga pour permettre la desserte. Brazzaville – Bangui, il faudrait passer par le Cameroun sur la RN n°2 du Congo. Ou par Impfondo sur la voie fluviale comme l'indique la carte. On rapporte qu'il existe une voie terrestre entre la frontière Bangui et le nord du Congo mais il n'y a aucune source concordante avérée.

[227] (PADE), juin 2019, ibidem.

Carte n°10. Réseau routier Congo – RCA.



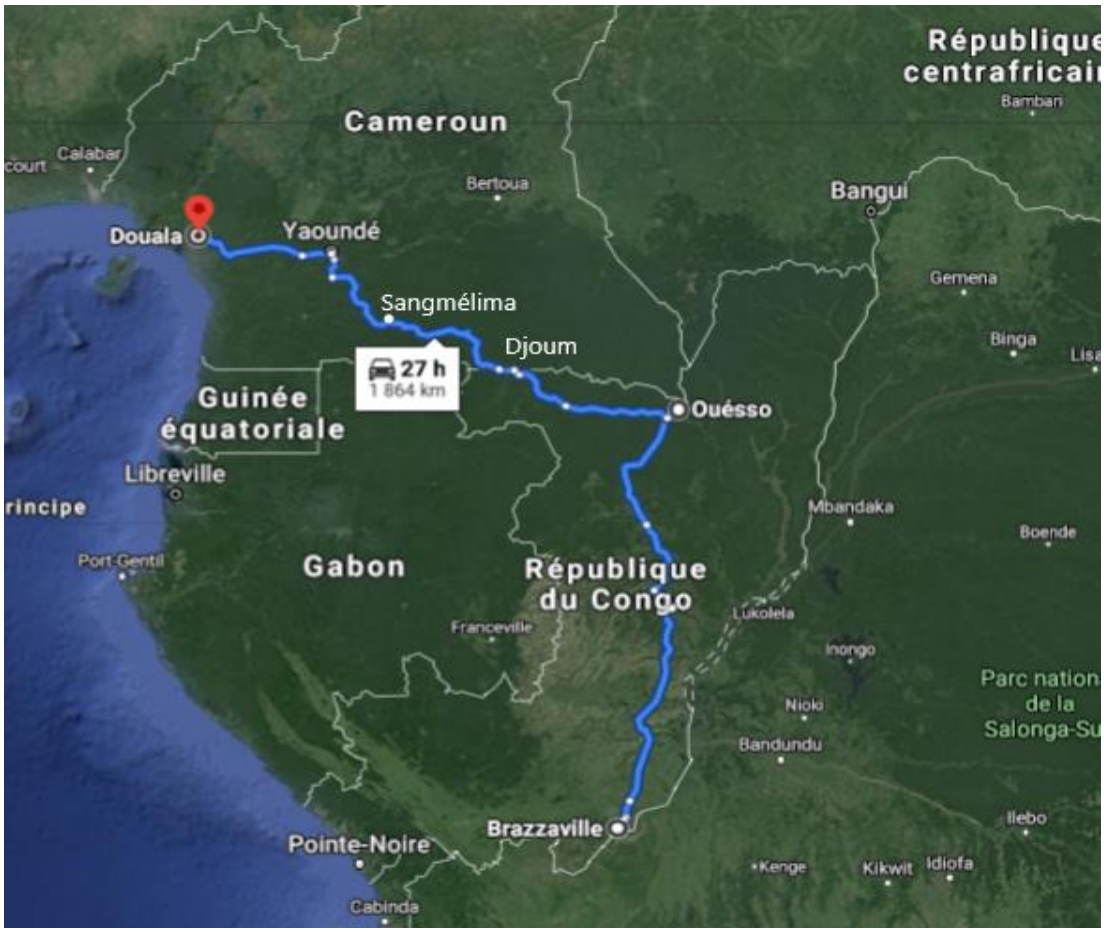
Carte réalisée par Nice Michée ISSANG, 2020.
Source : (PADE), juin 2019, ibidem.

Liaison – Congo-Cameroun.[228]

BZA-Ouésso – Souanké – Ntam- Frontière-Djoum-Yaoundé : Cet axe long de 381 Km prolongé au Cameroun par l'itinéraire Sangmélima – Mbalmayo. Actuellement les travaux de bitumage sont en cours entre Ketta et Djoum. Le corridor de liaison Yaoundé-Brazzaville, prend origine à Yaoundé, et passe par les villes ou villages suivants : Mbalmayo – Sangmélina – Djoum – Mintom – Lele - Mbalam (Cameroun) – Souanke –Sembe – Blessi – Ketta – Brazzaville, ce corridor est pratiquement bitumé. Il a été entièrement bitumé du côté congolais. Du coté camerounais, les travaux sont récemment (2020) finis sur le tronçon Sangmelina – Djoum.

[228] (PADE), juin 2019, ibidem.

Carte n°11. Réseau routier Congo – Cameroun.



Carte réalisée par Nice Michée ISSANG, 2020. Source : (PADE), juin 2019, ibidem.

Liaison – Congo-Cabinda (Angola).

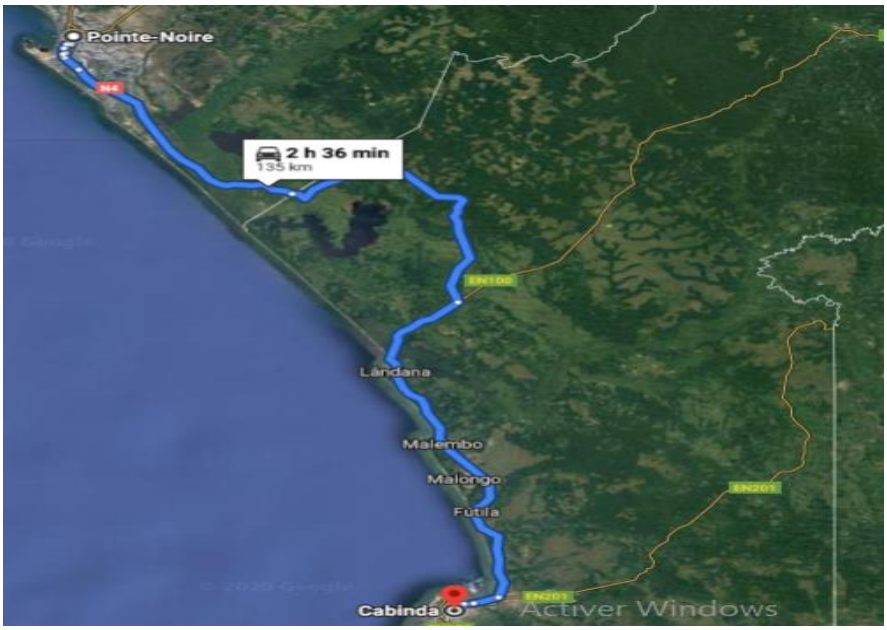
Pointe-Noire – Lândana – Cabinda[229] : cet axe long de 135 km jusqu'à destination du Cabinda commence par la ville de Pointe-Noire desservant la zone de la côte sauvage, le village de Djéno situé dans le département du kouilou (sud-ouest du Congo Brazzaville, environ 30 km de Pointe-Noire le long de la RN n°4), la ville de Lândana (ville située sur la baie de Lândana dans la province du Cabinda), Malembo (ville située dans la province du Cabinda sur les rives de l'océan atlantique), Malongo (ville dans la province du Cabinda) et enfin au Cabinda.

Depuis des années, un léger courant d'exportation des bois précieux du Cabinda (ébène, bois de Santal et de rose) s'est amorcé. Les grumes sont acheminées par cette voie vers Pointe-

[229] Irène S. Van Dongen, Les cahiers d'outre-Mer, la vie économique et les ports de l'enclave de Cabinda (Angola), Edition Persée 2005, 2020, 14p, 18p et 20p.

Noire (Congo) à cause du commerce maritime négligeable des ports du Cabinda (port de Cabinda, de Lândana et la baie de Malembo).

Image n°18. Route Pointe-Noire – Cabinda.

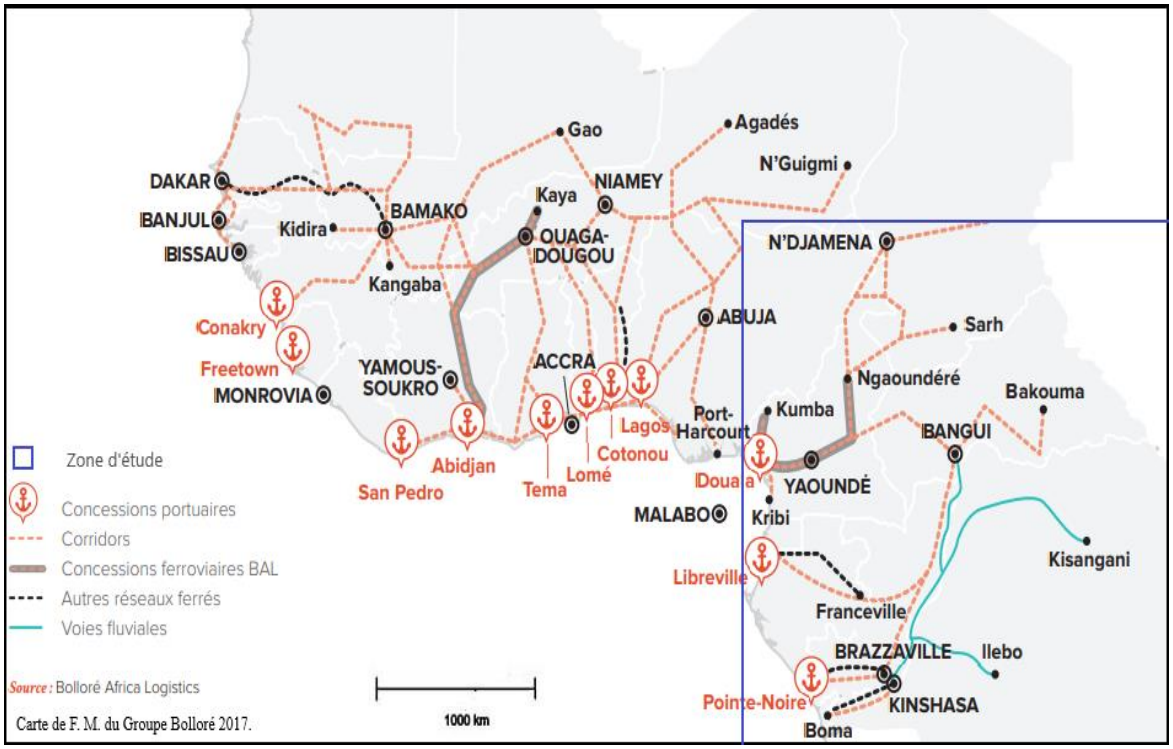


Source : Image prise sur Google Maps (données cartographiques, 2021).

Par ailleurs, quant au chemin de fer, malgré les investissements à répétition de l'Etat, le CFCO n'arrive toujours pas à retrouver ses lettres de noblesse en termes d'épine dorsale de l'économie congolaise à travers un trafic efficace et lucratif. Cette situation s'explique partiellement d'une part par l'état de la voie ferroviaire fortement endommagée et vétuste, et d'autre part par la pénurie du matériel roulant indispensable à son activité. Le manque de matériel roulant entrave actuellement une augmentation de transport de fret ferroviaire. Il sied également de relever l'inattention de la Direction générale qui fait montre à la fois de certaines lacunes et de léthargie dans la gestion du secteur opérationnel, en témoigne par exemple le camouflage d'un incident à l'origine de la mise hors service d'une locomotive neuve mise en circulation en 2015 dont le moteur a été détérioré, incident n'ayant fait l'objet d'aucun rapport d'avarie ou d'enquête par la direction générale du CFCO. De plus, nous tenons à signaler l'existence d'un réseau de malfaiteurs au CFCO œuvrant pour le sabotage du matériel et de l'outil de travail à leur propre profit. On peut citer le sabotage des locomotives dans les ateliers aux heures de travail ; le sabotage des voitures du train Gazelle avec vol des câbles électriques ; le vol du carburant devant servir à l'alimentation des machines etc. Tout ceci sous le couvert des responsables hiérarchiques. La gestion des ressources humaines au CFCO est essentiellement caractérisée par une mauvaise organisation des cadres et des agents,

l'exclusion et la division entre les cadres, l'avancement professionnel complaisant de certains agents au détriment de la méritocratie, mauvais placement du personnel non-qualifié, accentuation des conflits sociaux par la non-reconnaissance des droits acquis et querelles intestines perpétuelles. Un choix judicieux dans la nomination du couple directeur général et directeur général adjoint ayant une parfaite connaissance administrative et technique du réseau pourrait combler l'absence d'un bon management de l'entreprise. Depuis quelques années, le CFCO souffre de l'absence d'un réel manager disposant des compétences éprouvées et ayant à cœur les problèmes du réseau.[230]

Carte n°12. Les voies ferrées en Afrique centrale (golfe de Guinée).



Les autorités portuaires du Congo Brazzaville et celles de ces pays limitrophes sont par conséquent invitées 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 négocier 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 défi sécuritaire bien au-delà de la simple clôture du site portuaire mais également à

[230] http://www.dac-presse.com/etat-des-lieux-du-chemin-de-fer-congo-ocean-cfco.

travers les artères de communication qui illustrent depuis fort longtemps le nouveau « territoire portuaire » dans sa considération d'influence la plus large. L'analyse et la comparaison du niveau de sûreté du PAPN et de tout son hinterland ainsi faites, nous verrons à présent les différentes activités informelles qui règnent dans la zone.

Section 2. Le trafic maritime illicite au niveau sous régional.

La République du Congo, pays de l'Afrique Centrale qui fait partie de la sous-région dénommée « Golfe de Guinée ». Une zone redoutée de toutes natures de criminalités maritimes, d'activités faisant entrave ou allant à l'encontre des règles érigées pour assurer la sûreté maritime comme portuaire. D'où l'insistance mentionnée de cette zone au fur et à mesure dans l'étude de cette section. L'état des lieux de cette problématique sur le trafic maritime illicite au sein de cette recherche se fera tant au niveau sous régional, qu'au niveau national du Congo.

Il existe un grand nombre d'actions liées aux menaces terroristes et au crime organisé qu'il importe de dépister et de les passer au crible tels que les trafics maritimes illicites (pêche illicite, trafics d'armes, de drogues, des êtres humains, de déchets dangereux et des migrations clandestines) qui sont non seulement pour le Congo mais également pour plusieurs gouvernements africains une énorme préoccupation en raison de la place très importante qu'ils occupent sur l'échelle des menaces dans le transport maritime. Pour ce faire, on ne peut parler de ces activités informelles sous régional sans au préalable définir géographiquement la politique qui règne dans ces différents pays d'Afrique de cette sous-région.

2.1. La géopolitique du golfe de Guinée, particulièrement celle de la CEEAC.

La géopolitique c'est la politique interprétée géographiquement ou analysée en tenant compte de son contenu géographique[231]. Elle est de ce fait l'étude des relations qui existent entre la conduite d'une politique de puissance portée sur le plan international et le cadre géographique dans lequel elle s'exerce ; un regard porté d'en haut grâce aux cartes d'échelles très différentes, sur des terrains et des espaces de dimension très inégale, pour tenter de comprendre les mobiles et les mouvements, avancées et reculs, victoires et défaites, dans la lutte que se livrent les Etats pour la conquête et le contrôle des territoires[232]. L'examen de

[231] Foucher M., 1994, Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique, Paris Fayard, seconde édition, pp. 691-694.
[232] Gottaman J., 1952, La politique des Etats et leur géographie, Paris, Armand Colin, p. 228.

cette question se fera dans un premier temps au niveau sous régional, puis au niveau national du Congo.

L'espace maritime de la Communauté des États de l'Afrique centrale (CEEAC) est partie intégrante du golfe de Guinée. D'un point de vue à la fois géographique et institutionnel, le golfe de Guinée est un vaste ensemble intégrant 17 pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale qui se partagent un littoral long de près de 6 000 km, en partant des côtes du Sénégal jusqu'à l'Angola, sans oublier les îles du Cap-Vert et Sao Tomé-et-Principe.

Le golfe de Guinée couvre ainsi deux vastes régions géographiques, politiques et économiques : la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), toutes deux affiliées à la Commission du golfe de Guinée (CGG) et à l'Union africaine (UA). La population de cet ensemble est estimée à plus de 300 millions d'habitants et se caractérise par sa grande diversité socioculturelle et confessionnelle. Des pays anglophones, lusophones, francophones et hispanophones s'y côtoient, de même que les confessions religieuses (chrétiennes, musulmanes et animistes[233]). On y trouve également plusieurs capitales politiques ou économiques avec une façade maritime sur la baie du Golfe (Accra, Abidjan, San Pedro, Lomé, Malabo, Luanda et Sao Tomé, Port-Gentil, Libreville, Cotonou, Porto Novo, Lagos, Douala, Pointe-Noire). L'espace du golfe de Guinée compte aussi 12 ports importants (Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri, Port Harcourt, Douala, Port-Gentil, Pointe-Noire, Matadi et Luanda) des deux sous-régions.

Par la diversité de ses ressources (bois tropical, gaz, pétrole, uranium, ressources halieutiques, etc.) et sa localisation sur l'un des carrefours maritimes les plus fréquentés du globe terrestre, le golfe de Guinée est non seulement l'une des zones les plus riches d'Afrique, mais il en constitue également un pôle d'attractivité majeur. Au cours de cette décennie, le golfe de Guinée, où se multiplient les exploitations pétrolières offshores, est devenu une zone d'importance stratégique capitale pour les puissances extérieures en quête de sécurité énergétique, parmi lesquelles la France, les Etats-Unis, la Chine et le Brésil. En effet, avec ses 24 milliards de barils de réserves prouvées [234] et sa production de plus de 5 millions de barils de pétrole par jour sur les 9 millions de barils produits quotidiennement sur le continent, le golfe de Guinée s'impose comme la première région pétrolière africaine[235]. Le Nigeria, l'Angola et la Guinée équatoriale sont les principaux producteurs de pétrole du continent. Le

[233] Qui ne font pas partie d'une croyance aux animaux, objets naturels.

[234] Document contenant des informations confidentielles, impossible de s'en procurer pour le publier.

[235] Michel Luntumbue, Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, article du Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité (GRIP), 30 septembre 2011, p.4.

golfe de Guinée fournit près de 40 % du pétrole consommé en Europe et 29 % de celui consommé aux États-Unis[236]. De même, la politique extérieure du Brésil a défini la région du golfe de Guinée comme une zone d'intérêts stratégiques majeurs, justifiant une politique ambitieuse d'investissements dans le secteur pétrolier et de coopération avec les marines de certains pays riverains[237].

La région constitue ainsi un véritable « nœud géostratégique », entendu comme une zone géographique dense en ressources et qui est affectée d'une forte instabilité politique, mais devient l'un des lieux préférentiels de la confrontation des intérêts entre pays émergents et grandes puissances[238]. La poussée des pays émergents y prend le plus souvent la forme d'une stratégie souple d'implantation dans les zones de forte production de ressources. Bien que cette nouvelle donne géopolitique soit porteuse d'une relative embellie économique et d'un pouvoir de négociation accru pour ces pays pourvoyeurs de ressources, elle n'a pas pour autant bouleversé certains traits structurels internes potentiellement vecteurs d'une future instabilité dans la sous-région, au même titre que les intérêts divergents des différents intervenants extérieurs[239].

[236] Définir la piraterie dans le golfe de Guinée, IRIN, 11 décembre 2012, site Relief web (le plus grand portail d'information humanitaire au monde, siège social New-York).

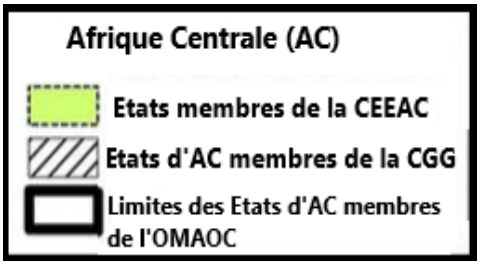
[237] Article de Sérgio Luiz Cruz Aguilar, Relations Sud-Atlantique entre le Brésil et les pays Africains dans le domaine de la sécurité et de la défense, AUSTRAL revue brésilienne de stratégie et internationale, juillet-décembre 2013, p.49-71. Voir aussi « Petrobras, *première banque d'investissement d'Amérique latine* et BTG Pactual, *compagnie pétrolière nationale brésilienne*: un nouvel acteur de poids dans le pétrole africain », les Dépêches de l'Agence Econfin, 16 juin 2013.

[238] Kattalin G., 2010 « Le retour d'une géopolitique des ressources ? », L'Espace Politique, OpenEdition, Numéro 12, pp 7-9.

[239] Malgré ces ressources naturelles et de bonnes opportunités économiques, des négociations faites avec les pays étrangers, aucun changement structurel, aucune amélioration économique assez importants n'ont été faits.

Carte n°13. Les organisations régionales en Afrique centrale.





Source : Carte réalisée par Nice Michée ISSANG, 2020.

De manière plus concise, la République du Congo étant membre de la CEEAC et CGG, a participé à plusieurs coopérations internationales. Parmi les forces de la politique maritime de la République du Congo, il y a la ratification des Conventions internationales. Dans le domaine maritime, la République du Congo a signé et ratifié la plupart des conventions maritimes internationales, notamment sur les transports maritimes, la sécurité et la sûreté maritimes, la prévention et la lutte contre la pollution, l'indemnisation en cas de pollution marine, le travail maritime. Au début de l'année 1998, le Congo n'avait ratifié ou accédé qu'à 04 conventions[240] :

-La Convention sur le règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Elle est entrée en vigueur, le 7 janvier 1993 ;

-La Convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ;

-La Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Après sa ratification, elle est entrée en vigueur dans le pays, le 10 décembre 1985 ;

-La Convention Internationale sur les lignes de charges de 1996.

[240] Informations recueillies lors de nos nombreux entretiens ou échanges sur les Forces de la politique maritime du Congo, avec Mr Alain Koua Ngoulhoud, Directeur des Opérations Maritimes (DOM) du PAPN, pendant nos investigations sur le terrain, au cours de l'année 2019.

Malgré tout, depuis 1998, le Congo semble avoir réparé son retard dans l'adhésion ou la ratification d'autres conventions. Le pays a répondu favorablement à des résolutions :

-La Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands de 1976 ;

-La Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que révisée en 1995 ;

-La Convention de 1989 sur l'assistance ratifiée par une loi du 28 août 2003, etc.

-La Convention Internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

De ce fait, le pays progresse à pas sûrs sur la voix de la modernisation en ratifiant l'essentiel des conventions. Le Congo a ratifié par la loi n° 11-2001 du 26 décembre 2001, autorisant la ratification de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg). Elle s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des Etats différents, si selon le contrat de transport, l'un des lieux ci-après se trouve dans un Etat contractant, notamment au niveau du lieu de réception, du port de chargement, du lieu de livraison ou du port de déchargement (ne peuvent faire partie ou être membre de cette convention que les pays qui répondent à ces critères). Toutefois, la Convention, adoptée le 11 décembre 2008 à New-York, apparaît comme la solution raisonnable pour le rétablissement d'un Nouvel ordre maritime international (NOMI), prenant en ligne de compte les intérêts des pays industrialisés et ceux des pays en développement.

Pays membre de l'OMI et de l'OMAOC.

Ce dispositif est mis en place pour répondre à la plupart des problèmes et questions de politique, liés au transport maritime, qui transcendent les frontières nationales. Ainsi, le transport maritime constitue l'un des secteurs vitaux de l'économie dont la gestion optimale passe inévitablement par une coopération entre états, notamment au niveau de régions bien définies, et à l'échelle internationale, à savoir : l'OMI, la CNUCED et l'OIT. Le 6 mai 1975, le Congo a signé la Charte pour une politique communautaire des transports maritimes, dite « Charte d'Abidjan ». Celle-ci sera le prélude à la création de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. La politique de l'OMAOC met l'accent sur plusieurs activités dont la promotion de la sécurité maritime et la protection de l'environnement par l'élaboration de plans d'urgence efficaces pour la prévention et la réduction des risques de pollution dans les Etats membres. La volonté du Congo est de participer aux mutations dans le

secteur maritime international. Depuis septembre 1975, le Congo a adhéré à l'Organisation Maritime Internationale. En plus du cadre législatif, il convient de noter que le Congo dispose d'un Ministère en charge des transports maritimes et de la marine marchande. La Direction générale de la marine marchande, est chargée de la bonne application du code de la marine et du suivi des conventions internationales[241].

2.2. Synoptique des menaces enregistrées dans le golfe de Guinée (CEEAC).

Ladite sous-section fait un bilan sur la nature des menaces inscrites dans cette aire. Ces menaces sur la région ou qui portent atteinte à la sécurité de la région sont manifestées de plusieurs manières. Il peut s'agir de différents trafics menés par de bandes de délinquants, de réseaux criminels internationaux bien organisés[242]. Ces trafics peuvent porter sur des personnes, des produits et matériels divers notamment : êtres humains, animaux, armements, drogue, substances ou marchandises dangereuses, matières explosives, immigrations clandestines, etc. Les objectifs de ces criminels sont principalement les navires ainsi que leurs zones d'embarquement et de débarquement en accédant illégalement aux zones des Installations portuaires (IP)[243].

2.2-1. Braconnage ou pêche illicite et surpêche industrielle sans contrôle.

Les ressources halieutiques constituent la seconde richesse maritime dans le golfe de Guinée (Afrique de l'ouest et Afrique centrale). Selon la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, la région recèle un potentiel annuel d'un million de tonnes de pêche maritime et 800 000 tonnes de pêche continentale[244]. Cette activité participe pour près de la moitié du PNB (produit brut national) de certains États du golfe. Les pêcheurs locaux, dont de nombreux proviennent d'autres régions du continent et sont arrivés par vagues migratoires successives[245], se trouvent aujourd'hui de plus en plus confrontés à la concurrence de la pêche industrielle (quantité énorme) étrangère[246].

Une part importante de cette pêche pratiquée par des navires venus de Chine, de Russie, et de l'UE, est illicite. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) coûterait environ

241 Echange sur la géopolitique du Congo, entre le Directeur de la DOM Mr Alain Koua Ngoulhoud, en présence du PFSO du PAPN Mr Dominique Tinou, au cours de nos enquêtes sur le terrain, année 2019. Voir aussi Professeur Ntuda Ebode, De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Edition Friedrich Ebert Stiftung (FES), Presses Universitaires d'Afrique Bureau Yaoundé – Cameroun, 33p.

242 V. Raymond H. A. Carter, Le piège de la drogue, Casteilla, Edition Chiron, 1990 et 1998.

243 Raymond H. A. Carter, La sûreté des transports, Edition PUF (Presses Universitaires de France) 2008, 75014 Paris, p.p. 163-165.

244Vitraulle Mboungou, Ibidem.

245 Qui viennent de très loin du golfe de guinée

246 Vitraulle Mboungou, La pêche illégale en Afrique : une véritable menace pour l'économie africaine, Afrique Expansion, 3 novembre 2010, p.20.

350 millions de dollars de pertes par an aux États riverains, et constitue également une menace sérieuse pour l'environnement dans le golfe de Guinée[247]. En effet, outre l'impact économique et le manque à gagner pour les États riverains, la pêche illicite se caractérise par la surpêche industrielle (d'énorme quantité). Le transbordement en haute mer des produits de la pêche prive les États d'une importante source de revenus, tandis que les prélèvements excessifs dans les stocks de poissons menacent le potentiel de l'industrie de pêche locale. Les captures totales de poissons dans les eaux du golfe de Guinée excéderaient de plus de 40 % les quantités officiellement déclarées, menaçant les moyens de subsistance de nombreuses communautés riveraines de l'Afrique Centrale à l'instar de l'Afrique de l'Ouest. La pêche illicite constitue à terme une source évidente d'instabilité. Chaque année, près de 20 000 à 80 000 Africains de la côte sont candidats à l'immigration pour cette pratique informelle.

Images n°19 et 20. Pêche illicite sur les eaux territoriales congolaises.





Source : Clichés de Prince Mavoungou, un employé de la société pétrolière PERENCO au Congo, pendant sa déscente de service en offshore, septembre 2018.

Le plus grand mal généré par la liberté de la pêche, c'est son exercice jusqu'à épuisement de la ressource[248], car ce fléau a atteint une portée mondiale. Les pays en voie de développement en général, particulièrement ceux d'Afrique centrale et de l'ouest sont victimes de ce délit en raison d'un manque notable de moyens destinés à la lutte contre la pêche illégale, non déclarée, non règlementée (INN).

Selon l'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE), la pêche illégale, non déclarée et non réglementée est considérée comme l'un des principaux facteurs

[247] Éléments pour la réponse stratégique de l'Union européenne aux défis dans le golfe de Guinée, Commission européenne, 18 décembre 2013.

[248] Propos de José Léon SUAREZ, 1927, Assemblée de la Société des Nations sur la pêche.

qui mettent en péril la viabilité des activités halieutiques. Elle est imputable aussi bien à la pêche artisanale qu'à la pêche industrielle et est pratiquée dans les eaux marines comme dans les eaux continentales, que ce soit à l'intérieur des zones placées sous la juridiction d'un Etat ou en haute mer.

Le contexte général de raréfaction des ressources et de demande de croissance à l'échelle du continent comme au plan mondial fait que l'accès aux ressources halieutiques de la Zone Economique Exclusive (ZEE) des pays africains devient de plus en plus concurrentiel et accélère cette ruée vers cette pratique illégale[249].

Plusieurs acteurs opèrent dans ce type de pêche au sein du Golfe de Guinée au premier plan desquels on cite les originaires d'Etats peu soucieux de l'application du code de conduite pour une pêche responsable dont certains pays asiatiques qui détournent la pêche piroguière de ses zones traditionnelles en embarquant illégalement pirogues et pécheurs dans des bateaux usines[250].

Deux d'entre eux[251] ont été arraisonnés par les autorités Bissau-guinéennes avec, à leur bord, plus de deux cent piroguiers sénégalais. Dans cette série, on peut reporter l'arraisonnement de deux bateaux de pêche battant pavillon chinois[252] « Les Dalian Yu 15027 » en décembre 2009 au large des côtes camerounaises pour « pêche illicite » par la brigade nationale de contrôle maritime du Cameroun[253].

Cette pêche illicite au sein du Golfe de guinée n'est pas toujours l'apanage des pays asiatiques, mais elle est également l'œuvre des armateurs véreux des pays européens car il est à rappeler qu'en 1990, près de huit cent navires européens péchaient dans les pays en voie de développement[254]. La Première étude commandée par une institution européenne depuis la réforme de 2002 de la Politique Commune de la Pêche (PCP) en est une parfaite illustration.

Cette évaluation exhaustive est venue mettre l'accent sur les reproches adressés aux accords entre l'Union Européenne (UE) et l'Afrique, en insistant notamment sur la contribution des flottes de l'UE à la fameuse « pêche illégale, non déclarée et non réglementée »[255].

---

[249] S. LE ROUX ET J. NOEL, « Mondialisation et Conflits autour des Ressources Halieutiques », Ecologie et Politique, n° 34, 2007, p.69-82. 38

[250] POLITIQUE AFRICAINE, Décembre 2010, Gouverner la mer. Etats, pirates, sociétés : « Pécheurs Sénégalais Arraisonnés en Guinée-Bissau : Les Autorités s'Engagent à les Faire Libérer », Editions Karthala, n°116, 12p.

[251] T. DAHOU, « La Politique des Espaces Maritimes en Afrique. Louvoyer entre Local et Global » ; Politique Africaine, n°116, décembre 2009, p.12.

[252] Insigne en tissu représentant la nationalité du navire.

[253] Source : Agence Africaine de Presse (APA), « Deux Bateaux Chinois Arraisonnées au Cameroun pour Pêche Illégale », 11 décembre 2009, http://www.afriqueavenir.org.

[254] Z. SALEM, « Les Ecueils du Partenariat : L'Union Européenne et les Accords de Pêche avec l'Afrique » ; Politique Africaine, n°116, décembre 2015, p.23.

[255] L. BARTELS, L. DE LA FAYETTE, H. DAVIES et L. CAMPLING, « Policy Coherence for Development and the Effects of EU Fisheries Policies on Development in West Africa », Bruxelles, Parlement Européen, aout 2017, p.40-51.

En effet, avec l'affaiblissement des ressources en atlantique nord par exemple, les pêcheurs européens jettent leurs filets dans l'atlantique sud, où il n'existe pas de quotas de pêche. Ils y ont été rejoints par les chinois. Les accords entre les pays européens et ceux du Golfe de Guinée n'ont alors prévu aucune disposition concernant les quotas et les espèces sauf en Angola où la limite a été fixée seulement pour les crevettes à 5000 tonnes[256].

Il sied également de souligner que les conflits sur les frontières maritimes et l'absence de moyens de contrôles dans ces zones constituent également un facteur de prolifération de la pêche illicite : c'est le cas du litige entre le Nigeria et le Cameroun sur l'île de Bakassi au large de laquelle s'accentue la pêche illicite en raison du flou étatique entretenu par le conflit sur cette zone[257].

Les dégâts générés par l'INN peuvent être irréversibles en termes de l'écosystème marin sans oublier les pertes financières enregistrées par les Etats qui en sont victimes (Afrique Ouest et Centre). C'est pour cette raison, nombreux sont les pays qui ont adopté une attitude très répressive de ce délit dans leur ZEE. Pour dissuader une telle pratique par exemple la sanction imputable à un navire pêchant illégalement dans la ZEE est une amende pouvant aller jusqu'à 75.000 euros[258]. On estime que la pêche illicite fait perdre à l'Afrique subsaharienne 1 million $ US par an[259].

2.2-2. Mouvements incontrôlés des armes de petits calibres.

L'intervention du secrétaire général de la CEEAC lors de l' assemblée générale du Conseil de sécurité de l'ONU tenue le avril 2017 relative à la fabrication, au transfert et à la circulation illicites des armes légères et de petit calibre (ALPC) en Afrique, et particulièrement dans la sous-région de l'Afrique centrale illustre parfaitement cette situation inconfortable.

Le secrétaire affirme que : « Au cours des 15 dernières années, 7 millions d'armes légères ont circulé en Afrique centrale et, à ce stade, 45 % seulement sont sous contrôle effectif ou ont été détruites». Plus loin il affirme que « le chiffre d'affaires annuel du trafic d'armes légères se situait entre 200 et 300 millions de dollars, soit 20 % du commerce licite de ces mêmes armes».

[256] NDOUTOUME NGOME Jonathan, « Terrorisme et Piraterie : Quelle Sécurité pour les Mers du Golfe de Guinée ? Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2018, p.178.

[257] Voir : P. KONNINGS, « The Anglophone Cameroon-Nigeria Boundary : Opportunities and Conflicts », African Affairs, vol.104, n°415, 2015, p.275-301; et L. KOUNGOU, « Quand une Peninsula Petrolière Change de Mains», le Monde Diplomatique, octobre 2018, p.20.

[258] A. LEBRUN, « La Pêche illégale, Non Déclarée ; Non Règlementée », diplôme de Master II recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes 2016, p.37.

[259] J. NDOUTOUME NGOMA, op cit, p.176.

Les crises politiques chroniques de la région des grands lacs et les guerres civiles qui en découlent expliquent et confortent cette situation[260].

Leur prolifération et circulation illicite continuent de nourrir les foyers de tensions armées en Afrique de l'Ouest et du Centre, et sont particulièrement présentes 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 2016 du Stockholm International Peace Research Institute prouvent que ce sont les pays du G8[261] qui sont les plus gros vendeurs d'armes pour l'Afrique et précisément l'Afrique Centrale (SIPRI, 2016)[262]. Mais en matière de trafic par voie maritime, les acteurs transfèrent les armes par plusieurs techniques, elles arrivent sur les côtes africaines de façon fractionnée 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 ramener sur la terre ferme.



Image n°21. Opération de destruction d'armes menée par la force Sangaris en RCA, et au Congo en 2014. Cliché de Pacôme PABANDJI.

L'UPC[263], qui contrôle une partie du Sud-Est centrafricain aurait reçu pas moins de 18 000 cartouches en janvier dernier en provenance de Yakoma en RDC. En avril, ce sont plus de 11 000 cartouches qui ont été trouvées dans des commerces de Bangassou. Toutes ces munitions proviennent de la Manufacture d'armes et de cartouches du Congo-Brazzaville (MACC), située à Pointe-Noire, au Congo voisin.[264] "Ce réseau s'étend de la RDC au Tchad en passant par le Congo-Brazzaville", révèle le rapport onusien, précisant que "des trafiquants interrogés ont affirmé avoir collecté des armes et des munitions dans plusieurs localités congolaises avant de les acheminer vers le territoire Centrafricain sans savoir à qui ces équipements étaient destinés". Entre novembre 2016 et début 2017, le

[260] Les pays du Golfe de Guinée étant en forte instabilité sociopolitique et militaire du fait des guerres civiles et interethniques (République Centrafricaine, Nigeria, Tchad, Congo-Brazzaville, Congo- Kinshasa, et Angola avec une extension vers les conflits rwandais et burundais), il s'est développé une forte tendance à la circulation des armes légères. Source : NDOUTOUME NGOME, op cit, p.172.

[261] Pays occidentaux (USA, France, Italie, Espagne, Angleterre, Belgique, etc.)

[262] SIPRI Yearbook 2016 Armaments, Disarmement and International Security, Oxford University Press. L'institut international de recherche sur la paix de Stockholm est un institut d'études stratégiques fondé le 06 mai 1966 en Suède. Sa tâche est d'effectuer des études scientifiques au sujet de l'importance des conflits et de la coopération pour la paix mondiale, dans le but de contribuer à la compréhension des conditions nécessaires à la résolution pacifique des conflits internationaux et à une paix durable.

[263] Union pour la paix en Centrafrique (UPC).

[264] RFI : Un bilan de l'ONU pointe le trafic d'armes entre la RCA, la RD Congo et le Congo-Brazzaville. Publié le : 02/08/2017, site : https://www.rfi.fr/fr/afrique/20170802-rca-rapport-onu-trafic-armes-rdc

gouvernement centrafricain a réussi à appréhender des membres de ce réseau, cependant l'inefficacité de mesures de contrôle aux frontières communes ne facilite pas l'éradication du phénomène[265].

2.2-3. Trafic des stupéfiants.

La région du Golfe de Guinée, de par sa position géographique, est à la croisée des routes internationales vers l'Europe et les Amériques. Cette position ne sert pas seulement à l'accroissement des échanges commerciaux entre les différents continents mais également aux cartels de drogues bien organisés qui ont fait du Golfe de Guinée une route de transit privilégiée pour les produits tels que la cocaïne et l'héroïne. Plusieurs observateurs et auteurs affirment cette thèse à savoir :

L'Afrique de l'Ouest dans sa totalité était reconnue comme point de passage entre l'Amérique du Sud et l'Europe pour la cocaïne et le lieu de distribution des produits synthétiques fabriqués en Europe[266].

D'où la fameuse expression : l'Afrique devient ainsi sous le pied de l'Europe, une épine aiguille aussi douloureuse que l'Amérique latine[267].

La situation est grave surtout lorsqu'on fait référence aux conséquences d'un tel trafic que nul ne peut ignorer les désastres et surtout le niveau de corruption qu'il est entrain de couver dans les pays du Golfe de Guinée.

Les protections administratives, militaires voire politiques au profit des trafiquants sont dans la région selon les observateurs qui épinglent des pays comme le Lesotho, la RDC, la Guinée Equatoriale, le Mozambique, le Tchad et la Zambie où l'éventualité de l'implication dans le trafic de drogues d'anciens ministres et de députés[268] ne fait aucun doute. D'autres sources confirment cette implication des dignitaires politiques au sujet de:

La drogue, surtout la cocaïne, qui transite souvent par la mer. C'est actuellement le cas du démantèlement du réseau d'acheminement de la drogue en Guinée Bissau, devenue plaque tournante de la sous-région ouest africaine. Les saisies de cocaïne, à bord des bateaux de pêche, ont montré que les routes de ce trafic vont de l'Amérique latine vers la sous-région de

[265] Bilan de l'ONU, La Centrafrique et la RDC déstabilisées par le trafic d'armes, publié le 17.08.2017, site : https://www.aa.com.tr/fr/afrique/la-centrafrique-et-la-rdc-d%C3%A9stabilis%C3%A9es-par-le-trafic-darmes-/886817

[266] J-B. FAYE, « Le Narcotrafic en Afrique Subsaharienne », Mémoire de Géopolitique dans le cadre du Collège Interarmées de Défense de France, avril 2014, p.4.

[267] E. FOTTORINO, « Afrique : La Ruée vers l'Herbe », Politique Internationale, hiver 92-93, p.346.

[268] A. RAKE « Portrait d'un Continent Drogué », Courrier International, 17 août 2012.

l'Afrique de l'ouest et du centre, puis vers l'Europe et les USA. L'exemple probant est le déroutement en 2004 du bateau Pithea au large du Ghana[269].

Une prise de conscience collective a été exprimée lors de l'inauguration d'un bureau régional de l'organisation internationale de police criminelle à Abidjan, en mars 1994, en présence de 26 ministres de l'intérieur d'Afrique de l'ouest et de l'Afrique centrale mais qui n'est malheureusement suivie d'actes concrets. Seule l'action parait à mon sens l'indice caractériel de cette prise de conscience des menaces qui nous guettent ou qui rangent les pays du Golfe de Guinée jusqu'à nos jours.

Il sied également de mentionner dans le cadre du trafic de drogue dans l'aire maritime du Golfe de Guinée, l'interception d'un bateau de pêche le « Blue Atlantic » transportant 2,5 tonnes de produits stupéfiants par le Bâtiment de Projection et de Commandement (BPC) le Tonnerre au large de l'Afrique de l'ouest le 29 janvier 2009[270]. L'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) estime que le quart de la cocaïne consommée en Europe passe par l'Afrique de l'Ouest[271].

2.2-4. Trafic des êtres humains.

La réunion des experts de 26 pays d'Afrique centrale et occidentale tenue à Libreville (Gabon) le 8 mai 2006 a permis d'évaluer la gravité de la situation concernant la traite des êtres humains. Il en ressort qu'en Afrique de l'ouest et du centre, la traite est reconnue comme un problème dans plus de 70 % des pays. Dans plus du tiers des pays de la région, la traite est perçue comme un problème très grave.

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 » où 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

[269] N. TAKOUGNADI, « Golfe de Guinée : Trafics, Pollution, Menaces Terroristes. Quelle Stratégie de Coopération pour la Sécurité des Espaces Maritimes », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°41 – mars 2008, p.99.
[270] Marine nationale française, « Interception du Blue Atlantic », 29 janvier 2008, http://www.premaratlantique.gouv.fr.
[271] J. NDOUTOUME NGOME, op cit, p.176.

Programme international pour l'abolition du travail des enfants (IPEC)[272]. 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.

2.2-5. Immigrations clandestines.

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, 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 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».

Devant la vulnérabilité du plan d'eau portuaire qui côtoie les pêcheurs 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

[272] 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.

d'aucune contestation[273]. Devant une telle fuite en avant de certaines autorités portuaires, la question de l'immigration clandestine dans les ports est loin de recueillir l'attention des mesures qui lui conviennent.

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 (pays qui accueillent les migrants) 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 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 des immigrants analphabètes. 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 », alors qu'ils sont de parfaits anonymes dans leurs pays d'origine. Cette boat-peoplelisation[274] 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

[273] Voir MASSENGO MALANDA PHAREL, 2018, Évaluation des aspects de la sécurité et de la sûreté portuaire des pays de la CEEAC, Mémoire de Master II, juin 2018, 18 p.

[274] 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.

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[275] 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 »[276] 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), sans omettre grâce à la proximité de ces deux villes (Brazzaville et Kinshasa) la traversée régulière illégale par voie fluviale des congolais de la RDC vers la République du Congo (autrement appelé Congo Brazzaville) pour cause de famine, conditions de vie rudimentaire etc. dans le but de se créer de petits boulots et ainsi mieux s'en sortir. D'où le niveau élevé des clandestins et du taux de banditisme au Congo Brazzaville.

Pour le Gabon, il faut quand même rappeler que malgré la dégradation de son image d'antan d'eldorado[277] 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. Le 2 juillet 2008[278] : découverte sur la cote de Libreville (Gabon) de 15 corps sans vie de sujets étrangers et d'une pirogue accréditant la thèse d'un naufrage à la suite d'une immigration clandestine vers le Gabon ; et- en avril 2006[279]: le naufrage mortel aux abords de la ville côtière de Kribi d'une embarcation clandestine surchargée partie du Nigeria à destination du Gabon, pour laquelle seulement on comptera 26 rescapés sur les 150 ou 200 passagers probables.

[275] Une extension de la mer sur la côte peu profonde facilement accostable.

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

[277] Le pays qui disposait de beaucoup de ressources financières et créateur d'emploi.

[278] P. BATASSI, « Nouveau Drame de l'Immigration Clandestine au Gabon », 2 juillet 2008, http://www.afrik.com.

[279] O. MARSAUD, « Naufrage Mortel au Large du Cameroun », 24 Mars 2006, http://www.rfi.fr.

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 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 »[280]. Une bonne partie de ces « recalés » sont des récidivistes.

Cette partie ne tient pas en compte de l'immigration clandestine chronique des populations africaines vers l'eldorado européen mais s'intéressera juste à celle qui se développe au sein des pays du Golfe de Guinée, qui est régulièrement endeuillé par ce genre de naufrages de migrants clandestins d'Afrique de l'Ouest en quête de l'eldorado en Afrique centrale.

2.2-6. La criminalité transfrontalière ou le crime organisé.

Le crime organisé, dont l'archétype reste la structure des mafias, il prend une ampleur encore inégalée au niveau international, les gains réalisés par l'activité de ses membres permettant de mettre en place des structures efficaces nanties de moyens importants. L'organisation de cette criminalité multiforme, transnationale est hiérarchisée et permanente, c'est-à-dire susceptible de survivre à la mort de son chef. Le crime organisée dans cette sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre utilise à la fois la violence et la corruption tout en se spécialisant dans des activités illégales, et il englobe tel que sus évoqué avec minutie les trafics divers, dont ceux de drogues, d'armes, d'êtres humains, de minerais, de médicaments contrefaits, de pierres précieuses, de véhicules, d'espèces protégées (animaux interdits d'être commercialisés exemple perroquet) etc. et toutes sortes d'activités criminelles parallèles. Le crime organisé se fait par l'intermédiaire de bandes organisées ou d'associations de malfaiteurs à des échelles différentes. Les faits prouvent dorénavant qu'il existe des liens parfois très forts entre le crime organisé et le terrorisme, notamment pour les mises de fond et l'acquisition de matériels divers (armements, explosif, véhicules, etc.)[281].

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

[281] Bien que l'expression « criminalité organisée » demeure très nébuleuse, il est néanmoins possible de déterminer des invariants critères permettant de mieux la circonscrire. Etant avant tout une criminalité de profit, trois dimensions centrales sont nécessaires : la volonté d'enrichissement ; l'existence d'opportunités offertes par le « marché criminel » ; et la relative faiblesse des risques encourus. Motivation, opportunité et impunité constituent ainsi tout à la fois la cause du crime organisé et l'origine de sa pérennité voir M. Cusson, Criminologie actuelle, Paris PUF, cool. « Sociologie », 1998. Voir M. Cusson (1997), La notion de crime organisé, *in Criminalité organisée et ordre dans la société.* Aix-en-Provence : Presses Universitaires d'Aix-Marseille, pp. 29-43.

Ces trafics se déploient le plus souvent dans les espaces côtiers longeant les frontières terrestres et maritimes de la sous-région. Les organisations criminelles profitent en effet de l'effritement de la souveraineté des États sur certaines zones frontalières et sur des zones de crises endémiques pour y déployer leurs activités. On observe ainsi un recoupement entre les routes des trafics et les zones d'instabilité ou de crise : c'est notamment le cas de la région du delta du Niger, qui constitue l'un des axes de pénétration des trafics d'armes et de drogues vers l'espace sahélien, en passant par les zones de crise dans le nord du Nigeria[282]. Du fait de l'interpénétration entre les différentes formes de criminalité transnationale – piraterie, trafics, etc. –, qui touchent la sous-région, le trafic de stupéfiants est devenu, dans certains cas, une source supplémentaire de revenus pour les groupes terroristes dans le Sahel[283]. Les revenus colossaux que génère ce commerce illicite, notamment de la cocaïne, ont par ailleurs joué un rôle important dans l'affaiblissement des institutions de gouvernance de certains pays ; la Guinée-Bissau et le Mali étant les cas les plus emblématiques. Les gains du commerce de drogue dépassent de loin les budgets de sécurité des petites nations, rendant difficile la lutte contre cette menace. Selon le rapport de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, l'ONUDC, pour l'année 2011, quelque 21 tonnes de cocaïne, en provenance d'Amérique du Sud, ont été introduites en Europe en 2009, après avoir transité par l'Afrique de l'Ouest, rapportant aux trafiquants des bénéfices estimés entre 1 et 2 milliards de dollars. Ce qui représente plus du double du Produit intérieur brut (PIB) d'un pays fragile comme la Guinée-Bissau, qui ne s'élevait qu'à 400 millions de dollars en 2009[284].

Sur ce, les facteurs d'instabilité en Afrique de l'Ouest et du Centre (golfe de Guinée) tiennent à deux types d'enjeux : l'appropriation des richesses et la régulation des trafics. En raison de ses multiples ressources et de la faiblesse relative du contrôle des États sur la totalité de leurs espaces de souveraineté, la région du golfe de Guinée est devenue à la fois une aire de convoitises et de confrontations entre les puissances externes, une zone de transit pour divers trafics, et de disparités socio-économiques couplées à un taux de chômage élevé notamment des jeunes[285], sont parmi les facteurs alimentant les tensions sociales ou la reconversion de certaines catégories sociales dans les activités illicites, telles que les gangs criminels ou la migration illégale dans des conditions dangereuses, la piraterie et le terrorisme.

[282] Michel Luntumbue, Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte. Note d'Analyse du GRIP, 9 octobre 2012, Bruxelles, p. 9. 15.

[283] Partie désertiques de l'Afrique de l'ouest.

[284] Michel Luntumbue Ibid., p. 2.

[285] « Jeunesse africaine : bombe à retardement ou opportunité à saisir? », Afrique Renouveau, mai 2013. Les jeunes représenteraient 60 % de l'ensemble des chômeurs africains, alors que les moins de 30 ans constituent plus de 40 % de la population dans la plupart des pays africains.

Section 3. Les principales menaces et leurs impacts dans le transport maritime sous régional.

L'analyse criminologique et sémantique des notions « terroriste » et « piraterie » pose un problème dans leurs définitions. Elles soulèvent un paradoxe, voire une confusion dans l'identification de ces deux phénomènes criminels. Le terrorisme n'est pas un phénomène nouveau comme nous le rapporte l'histoire[286], son apparition très ancienne reste complexe. Il prend des formes très différentes suivant les acteurs et les raisons qui les poussent à utiliser la terreur pour mener à bien leurs objectifs. Les méthodes se sont aujourd'hui améliorées, modernisées et surtout expatriées ; les drames qu'il engendre continuent de frapper les âmes de notre planète de plus en plus fragilisée par les divers conflits qui s'y multiplient[287].

D'une manière générale, le terrorisme apparaît comme l'acte qui vise à tuer ou à blesser grièvement des civils ou des non-combattants et qui, du fait de sa nature ou du contexte dans lequel il est commis, doit avoir pour effet d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à agir ou à renoncer à agir d'une façon quelconque. Cet emploi systématique de la violence pour atteindre un but politique et intimider les populations[288], qu'il s'agisse de terrorisme international, national ou d'inspiration régionaliste, présente trois principaux critères qui lui sont propres : la violence aveugle ou ciblée des actions malveillantes ; le chantage sur un gouvernement ; et la publicité qu'en font les médias lorsqu'ils indiquent le nom des personnes qui la revendiquent sur la base d'une quelconque idéologie déterminée ou d'un mobile politique. Il frappe généralement des victimes qui n'ont rien à voir avec la cible de l'acte terroriste, le plus souvent des non-combattants.

Ainsi selon Jean-Luc MARRET, le terrorisme est « un ensemble de technique utilisées par une organisation pour ses intérêt et sa vision du monde »[289]. Ce comportement criminel impacte de plus en plus la conscience collective, comme en témoignent les conséquences des attentats du 11 septembre 2001. Dans cette perspective plusieurs conventions internationales antiterroristes émanant de l'ONU ont été négociées jusqu'en 2005[290]. Mais si la coopération internationale reste incontournable et nécessite un renforcement pour une meilleure

[286] J. SERVIER, le Terrorisme, Paris PUF, coll. « Que sais-je ? », n° 1768, 3ème édition, 1987. Et F. HEISBOURG et J.-L. MARRET, le Terrorisme en France aujourd'hui, Paris, édition des Equateurs, 2006.

[287] R.H.A. Carter, « La résolution des conflits ethniques par le Droit Pénal International : l'exemple du Tribunal Pénal International pour l'ex-Yougoslavie », revue Enjeux diplomatiques et stratégiques, Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), 2007, p. 47-56.

[288] D'après O. Kim, « la Gendarmerie dans la lutte antiterroriste », Revue de la gendarmerie, n° 205, 2002, p. 21. Voir également La guerre contre le terrorisme, Actes du Colloque organisé les 11 et 12 septembre 2002 au Palais Luxembourg par l'Institut Diplomatie et Défense.

[289] J.-L. MARRET, Techniques du terrorisme, Paris PUF, Coll. « Défense et défis nouveaux », 2ème édition 2002.

[290] L'adoption de la résolution 1540 du conseil de sécurité en avril 2004, vise à prévenir le risque d'acquisition d'armes de destruction massive (ADM) ainsi que leurs vecteurs par les terroristes, permettant au Conseil d'agir dans le cadre du chapitre VII de la Charte des Nations-Unies, l'autorisant à demander aux Etats de prendre toute mesure spécifique pour répondre aux obligations imposées.

efficacité[291], la mise en d'une stratégie nationale n'a jamais été aussi importante et assez suffisante dans la lutte contre le terrorisme, et devrait permettre toutes à la fois de faire face aux menaces[292] et aux risques[293] qui s'y rattachent tout en diminuant les domaines de vulnérabilité et de sensibilité[294].

Quant à la piraterie, sa définition suscite plusieurs controverses. En effet, au sens de la Convention de Montégo Bay (CMB) de 1982[295], le mot piraterie ne s'applique qu'aux agressions survenues en haute mer. Ces mêmes actes commis dans les eaux sous souveraineté d'un État ne peuvent pas être qualifiés de piraterie, mais constituent des actes délictueux devant être juridiquement qualifiés par le droit pénal de l'État dont il s'agit. C'est donc à la police de celui-ci d'intervenir et les actes des prévenus doivent être jugés par la justice locale.

Cependant la définition donnée de ce terme par le Bureau Maritime International prend plus en compte l'état actuel de tels actes perpétrés de nos jours à savoir :

Tout acte ou toute tentative d'embarquement, à bord d'un navire, quel qu'il soit, visant à commettre un vol ou tout autre crime, et avec l'intention ou la capacité d'utiliser la force dans l'accomplissement de cet acte. Cette définition couvre les attaques réelles ou tentées, que le navire soit à quai, au mouillage ou en mer[296].

Par ailleurs le professeur NTUDA EBODE donne de la piraterie une définition qui épouse littéralement le contexte spatio-temporel de ce document en stipulant :

Aujourd'hui, on entend par piraterie maritime, tout acte criminel, de vol, de pillage ou de cambriolage sciemment perpétré contre un navire, son équipage ou sa cargaison, ou tout acte similaire mené contre une installation offshore ou son personnel, ou contre une ressource sur terre depuis la mer ou par voie maritime[297].

---

[291] La résolution 1368 des Nations Unies établit d'ailleurs que tout acte de terrorisme international constitue une « menace contre la paix et la sécurité internationale ». Mais un certain nombre de mesures ont été adoptées ou proposées pour faire face à ces risques et menaces tant au niveau international (Europol, Système d'Information Schengen, Groupe de protection civile, Groupe de sécurité du Stability Pact etc.) qu'au niveau national (policiers et gendarmes chargés de lutter contre ce fléau criminel).

[292] La menace évoque l'avertissement, l'intimidation voire le chantage pur et simple. Elle suppose tout autant une intention que la mise en œuvre des moyens nécessaires pour la concrétiser, la mener à bien. Ainsi, lorsqu'elle vise l'intégrité du territoire national, il faut entendre par là l'action d'une force étrangère dont le but est d'envahir tout ou partie du territoire, en y provoquant notamment des destructions afin d'en soustraire l'autorité du gouvernement légal. Et en ce sens, le terrorisme peut constituer d'une certaine façon une menace à l'intégrité du territoire, sous des formes multiples.

[293] Le risque apparaît comme un danger plus ou moins prévisible. D'un point de vue plus pratique, il désigne la potentialité, la possibilité qu'un évènement survienne, de façon soudaine et irrésistible, et entraîne éventuellement des conséquences graves et importantes à partir d'éléments naturels ou d'un dysfonctionnent de l'activité humaine (conséquences virales/chimiques, une pollution, la rupture d'un barrage, un accident de transport, une explosion stratégique etc.). Le risque peut être en ce sens considéré comme le produit de la menace et la vulnérabilité en partant du fait qu'il précède la menace car avant d'appliquer une menace terroriste les risques de cette initiative sont d'abord évalués au préalable. Ceci étant, dans cette perspective estimatoire, la détermination des risques potentiels peut se réaliser à partir de l'analyse des vulnérabilités, de sensibilité, de la faisabilité et des enjeux économiques ou politiques d'un espace donné.

[294] Voir l'explication au niveau de l'introduction de cette première partie.

[295] Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer dont les travaux sont achevés en 1982 à Montego Bay, (Jamaique), article 101.

[296] M. NGOUYA, « La Criminalité en Mer », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, juillet 2009, n° 1, p.41.

[297] J. NTUDA EBODE, « La Nouvelle Posture Géopolitique du Cameroun et la Lutte contre la Piraterie Maritime dans le Golfe de Guinée », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.77.

Selon la Revue Diplomatie n°35 de novembre et décembre 2008, plus de 263 actes de piraterie maritimes ont été répertoriés, dont plus d'une trentaine au large des côtes somaliennes et plus d'une soixantaine dans le Golfe de Guinée. Les eaux nigérianes se sont montrées particulièrement dangereuses pour les navires étrangers en 2008. Selon les statistiques du BMI, entre 1998 et 2008, vingt personnes ont été tuées et 64 blessées au cours de ces attaques, ce qui confère au Nigeria la première place en nombre de victimes en Afrique[298]. Au total sur les côtes nigérianes 889 membres d'équipage ont été pris en otage, et 46 navires ont subi des tirs ; 11 marins ont été tués et 32 blessés ; 21 sont portés disparus et présumés morts. Face à tous ces fléaux criminels qui sévissent dans le monde et ne cessent de se développer de manière intelligible occasionnant d'énormes victimes, il sied de se poser une question très pertinente qui est la suivante : *Quelles sont les causes favorisant le développement de ces actes criminels ?*

3.1. Les facteurs de persistance de la piraterie et du terrorisme dans le transport maritime.

Dans son rapport de 2016 sur ces deux phénomènes, le député Christian Ménard expliquait que « de façon assez schématique, (3) trois conditions sont nécessaires pour permettre le développement de la piraterie et du terrorisme : un positionnement géographique propice (golfes, détroits, côtes désertiques ou découpées, mangroves et archipels) sur un point maritime de passage de richesses ; une instabilité politique ou une autorité publique défaillante (Etat faible ou corrompu) ; une population pauvre habituée à aller en mer (typiquement des pêcheurs) »[299].

3.1-1. Un positionnement géographique propice.

Les zones affectées restent les mêmes depuis les années 1990. L'océan Indien constitue la zone « piratogène » majeure puisqu'elle englobe le golfe d'Aden, le détroit de BAB el-Mandeb et le détroit d'Ormuz au nord, les eaux somaliennes jusqu'au canal du Mozambique à l'ouest, la côte indienne à l'est et les détroits d'Asie du sud-est. En revanche, les autres hot spots affectés par la piraterie et le terrorisme comme le golfe de guinée ou les côtes sud-américaines, les zones à risque sont avant tout littorales, voire portuaires puisqu'un navire à

[298] Voir les bilans annuels sur la piraterie et les vols à mains armées contre les navires publiés par le BMI (1998-2009) publiés à l'adresse : http://www.icc-ccs.org/. 53

[299] A consulter sur http : www.assemblee-nationale.fr/13/rap.info/i1670.asp#P172_16023.

l'ancre est un objectif tentant. Le nombre des attaques y évolue de façon erratique selon de l'OMI.

Cette criminalité maritime est essentiellement littorale, les cibles principales sont des bateaux de croisière, mais des bâtiments marchands qui peuvent aussi constituer des cibles. Ainsi, des navires ont été attaqués au Venezuela (un cargo à l'ancre le 18 juin 2011), en Equateur (un porte-conteneur le 07 octobre 2011), en Colombie (un vraquier le 13 mai 2012), au Costa Rica (un porte-conteneur à l'ancre le 17 mai 2012) etc. Les objectifs des assaillants qui sont très souvent armés, le vol. On trouve aussi ce type de scénario dans le golfe de guinée où le cabotage est périlleux. Les navires de type supply (facilement abordables par leur arrière) sont des cibles idéales pour des groupes d'hommes armés et disposant d'embarcations rapides. Les pétroliers, dont la cargaison vient grossir les volumes de carburant distribué sur le marché parallèle, sont tout aussi vulnérables. Les attaques globalement plus brutales peuvent survenir jusqu'à 70 milles marins de la côte. Cette insécurité affecte en particulier le Nigéria dont la production (2,12 millions de barils par jour au 2ème trimestre de 2014) est pénalisée.

3.1-2. Une instabilité politique ou une autorité publique défaillante.

La piraterie affecte des hot spots de désordres et profite du moindre vide sécuritaire, la permanence géographique se double donc d'une permanence insécuritaire. Certes, tous les pays affectés par la criminalité maritime, ne sont pas pour autant en guerre ou déstabilisés par des insurrections internes. Mais les appareils sécuritaires de tous ces pays sont inopérants, inexistants ou gangrenés par la corruption. En outre, les criminels ont un accès aisé aux armes. De 08 à 10 millions d'armes illégales seraient disponibles en Afrique centrale et de l'Ouest (dont 70 % au Nigéria). Une telle « prolifération d'armes légères » a émis le Conseil de sécurité de l'ONU lors d'une déclaration alarmiste le 21 février 2012.

A ces armes illégales s'ajoutent les armes légales perdues, volées ou vendues[300]. Il n'est donc pas surprenant que les pirates et terroristes soient généralement lourdement armés.

3.1-3. Une population pauvre.

La paupérisation des populations littorales est un facteur que le député Christian Ménard a bien pris en compte. Effectivement, lorsque l'on assure que la solution à la piraterie est à terre, on pense bien sûr à l'amélioration des conditions de vie des populations du littoral. Mais en attendant que le développement frappe à leurs portes, des milliers d'habitants des zones

[300] Voir site http://www.gunpolicy.org

littorales comptent sur le terrorisme et la piraterie pour survivre. « Une rançon rapporte d'avantage qu'une compagne de pêche », expliquait ainsi le Ministre des Ports, de la Pêche et du Transport maritime du Puntland à Patrick Forestier, journaliste de Paris Match et auteur d'un livre de 2010 sur la piraterie[301]. « Sans la pauvreté ce phénomène n'existerait pas », assurait le Ministre. Et un pirate pris en flagrant délit ajoute « ceux qui kidnappent les gens sont à 100% des pêcheurs. Ils avaient jadis des filets, des navires et même des congélateurs pour les poissons qui ne servent plus à rien car des gros bateaux étrangers sont venus pêcher chez nous, dans nos eaux territoriales »[302]. Une accusation bien fondée, les captures de poissons ont augmenté et ces prises croissantes ne sont pas le fait des pêcheurs locaux dont la sécurité alimentaire repose pourtant sur la capture des petits pélagiques[303].

Les plus gros tonnages réalisés sont les navires asiatiques et européens qui exploitent voire surexploitent les hotspots de pêches privant de ressources les industries de pays Africains, les pêcheurs artisanaux et paysans accablés par la sécheresse au cours de ces 05 dernières années car le nombre de familles subsistant grâce à la pêche aurait doublé[304] . C'est ce qu'expliquait à IRIN[305] en 2017, un pêcheur somalien du nom de JEYLANI Shaykh Abdi : « ils ne nous volent pas simplement notre poisson, ils essaient aussi de nous empêcher d'aller pêcher. On les voit tous les jours à quelques milles des côtes. Ils détruisent nos filets et prennent notre poisson. Si rien n'est fait, il n'y aura bientôt plus de poissons dans nos eaux côtières ».

Selon la FAO 75% de zones de pêche de l'ouest de l'océan Indien (côtes africaines) sont exploitées à leurs capacités maximales et les 25% restants sont surexploités. Cité par John Vidal du journal Guardian, le président FAROLE, du Puntland assurait en 2015 que c'était bien « la violation des eaux somaliennes par les chalutiers étrangers qui a enclenché une réaction de résistance armée par les pêcheurs somaliens. Au fils de temps, le paiement d'une rançon aux pauvres pêcheurs du pays par les armateurs étrangers a encouragé l'escalade des attaques de pirates et terroristes »[306].

Puisque la surpêche et le pillage des ressources halieutique constituent certains des facteurs déclencheurs, la piraterie pourrait donc bien gagner les côtes du Sénégal et de Mauritanie où

[301] Patrick Forestier, Pirates et commandos, Les secrets des opérations spéciales, Le rocher, 2010, p. 173.
[302] Patrick F., Ibid., p. 176.
[303] La FAO estime que plus de 30% des protéines animales consommées au Mozambique, en Tanzanie, aux Comores et à l'île Maurice sont d'origine halieutique.
[304] Jumaina Siddiqui, « Marine Sécurity and Ressources in Somalia », in Ellen Laipson et Amit Pandya (dir.), The Indian Ocean. Ressource and Governance Challenges, Stimson Center, 2018, p. 17.
[305] IRIN c'est l'agence de presse de l'ONU. L'IRIN (Integrated Regional Information Networks) est rattaché au Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) de l'ONU. L'IRIN met des informations brutes et des analyses à la disposition des acteurs engagés dans l'action humanitaire ou le développement économique et humain.
[306] Voir « Will overfishing by foreigners drive Senegalese fishermen to piracy », site du journal Guardian : http://www.guardian.co.uk/global-development/poverty-matters.

sévissent des navires russes[307]. Ibrahima SAMB, un responsable associatif du port de JOAL, au sud-est de Dakar, soulignait en 2017 que « le nombre de capture dans les eaux territoriales sénégalaises a chuté de 75% en l'espace de 10 ans du fait de la présence accrue des navires étrangers. En 2008, nous avions capturé 220 mille tonnes de poissons, à présent nous n'en collectionnons plus que 120 mille par an, c'est une situation catastrophique. A ce rythme, il n'y aura plus de poissons dans 10 ans »[308].

La situation n'est guère plus encourageante en République du Congo, les eaux territoriales congolaises envahies par les navires chinois. Un pêcheur appelé Patrick MALONGA, rencontré en 2019 lors de nos investigations déclare en lingala, l'une des langues nationales congolaises « *ba chinois baza bato té, mboka na bisso moko, bazo pékissa bisso to pêcher poyété to salissa ka mbango po na ko zwa ka misère* » qui veut dire « les chinois ne sont pas des êtres humains car ils n'ont aucune compassion, dans notre propre pays ils nous empêchent de pêcher par nous même pour les servir et ne gagner qu'une misère ».

Soixante-neuf (69) bateaux appartenant à trois entreprises chinoises accusées de pratiques illicites ont été interdits de pêcher dans les eaux congolaises, a indiqué à l'AFP (Afrique France Presse) un conseiller au ministère congolais de la pêche et de l'aquaculture Dieudonné KIESSIEKIAOUA. « Ces navires sont suspendus de pratique de la pêche industrielle dans les eaux territoriales congolaises, à cause du non-respect des lois et règlements en vigueur (depuis 2000) », a déclaré Mr. Dieudonné K. « Ces bateaux ont exercé des activités dans la zone de 06 milles nautiques, qui est une zone de reproduction », où la pêche est strictement prohibée, a-t-il ajouté.

Les navires suspendus appartiennent à trois compagnies chinoises: Lulu, Rong Chang, Huayi Jinri. En août, le conseiller Kiessiekiaoua avait annoncé à l'AFP que le Congo s'était doté d'un système satellitaire de surveillance des bateaux « pour mieux contrôler ses eaux ». Le Congo a interdit récemment la pratique de la pêche avec des engins explosifs et les filets à petites mailles. Selon les estimations du ministère de la pêche, pour que chaque Congolais consomme 25 kilos de poisson par an, il faut que le pays dispose de 100. 000 tonnes de poisson. « Notre production est en deçà[309] et de temps en temps nous recourrons aux importations pour combler le déficit », selon le conseiller KIESSIEKIAOUA[310]. Le Congo

[307] Article consacré à un « récidiviste » russe, le Oleg Naydenov : http://www.lequotidien.sn/pêche-illégale-surpris-dans-une-zone-interdite-un-bateau-russe-sanctionné-par-la-marine.

[308] Guillaume Duhamel, « La surpêche favoriserait la piraterie en Afrique», article publié en 2018 sur http://www.zegreenweb.com.

[309] Haeringer P., 1965 : L'agriculture en zone urbaine et suburbaine, Notes sur l'exemple de Brazzaville, in ; les relations entre villes et les campagnes en pays tropicaux, Paris, ORSTOM, bulletin de liaison des sciences humaines, p. 68.

[310] Interview du Conseiller Mr. D. KIESSIEKIAOUA, en 2018, journal officiel de la chaine national, à l'occasion des 69 bateaux chinois interceptés sur les eaux territoriales congolaises pour pêches illicites et sur la production agricole.

importe chaque année des denrées alimentaires pour 130 milliards de fcfa (198 millions d'euros), selon l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO).

3.2. La piraterie, le brigandage et le terrorisme dans le golfe de guinée : Afrique centrale.

Les terroristes et les pirates se retrouvent sensiblement dans les mêmes zones géographiques car les vecteurs et raisons les poussent à s'y installer ou à y rester. Pourtant il existe une différence essentielle entre ces 2 formes de menace. Le pirate est d'avantage lié à une zone géographique que le terroriste qui fonctionne sans aucune restriction territoriale. A titre de rappel, en droit français selon la loi du 9 septembre 1986, l'objectif du terroriste est de semer la terreur parmi les populations par des meurtres sauvages alors que le pirate, s'il est toujours assimilé à une violence, ne se traduit pas toujours par une atteinte à l'intégrité physique de ses victimes. Mais le point dénominateur de ces 2 actes c'est l'infraction commise.

Tels que le définit la loi, *piraterie* et *brigandage* sont 2 actes malveillants complètement distincts. La définition actuelle de l'acte de piraterie résulte de l'article 101 de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (10 décembre 1982). Elle le définit comme un « acte de violence commis à des fins privées, en haute mer c'est-à-dire hors des eaux ou mer territoriale, par un navire ou un aéronef contre un navire ou un autre aéronef ». En revanche, les actes commis dans les eaux ou mer territoriales d'un État ne peuvent être qualifiés de piraterie, dans la mesure où ils se produisent dans une zone placée sous la souveraineté d'un État, seul compétent pour les réprimer. Ces actes sont qualifiés de brigandage et définis dans le code de bonne conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires dans la Résolution A.1025 (26) de l'Organisation Maritime Internationale, qui le définit comme « un acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures (rivière, lac, baie, rade ou estuaire), les eaux archipélagiques, les eaux ou mer territoriale d'un État ».

En effet, dans le monde on localise quatre zones rouges de la piraterie et du brigandage. Il s'agit respectivement : de l'Amérique du sud (la mer des Caraïbes, les eaux territoriales du Pérou) ; du Golfe de Guinée (façade atlantique de l'Afrique), de la Corne de l'Afrique (golfe d'Aden – océan Indien) ; et du sud-est de l'Asie (océan Indien : détroit de Malacca, les eaux vers la Malaisie, Indonésie). De la Somalie (Mogadiscio) jusqu'au Nigéria (Lagos et

Harcourt), quasiment tous les navires, quel que soit leur type, passent à un niveau de sécurité très élevé. Quels que soient les lieux où ces crimes sont commis, ceux-ci restent motivés par la recherche d'un profit financier. Leur forme varie selon les régions ou les saisons :

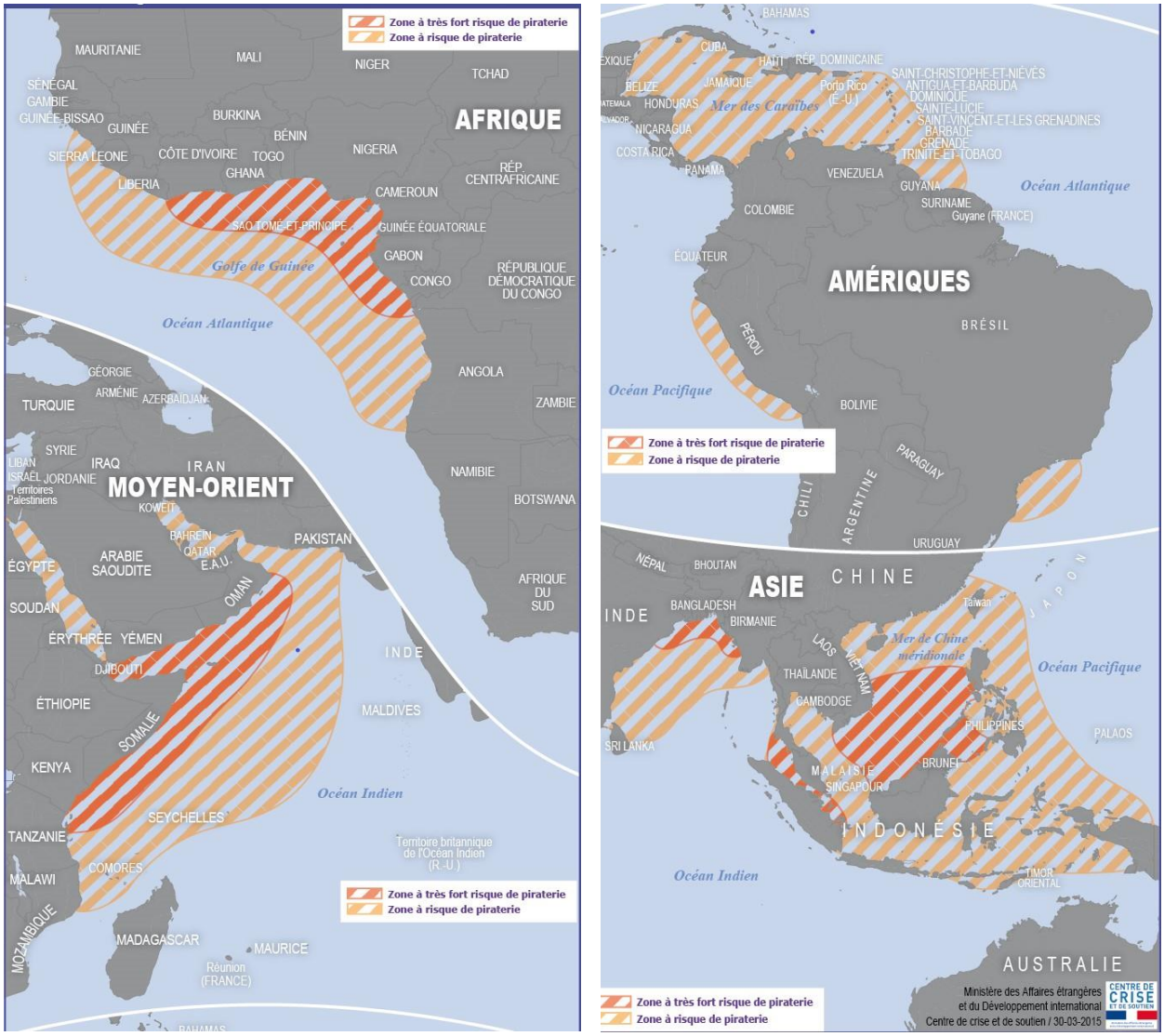
-L'enlèvement de membres d'équipage à des fins de rançon ;

-Le détournement de navires pour servir de bâtiment mère ;

-Le vol de la cargaison et en particulier le soutage (bunker) pour les cargaisons d'hydrocarbures ;

-Les vols avec violence ou larcins dont les criminels peuvent tirer profit (accastillage, biens personnels de l'équipage…).

Carte n°14. Les zones de risques de piraterie, de brigandage et de terrorisme maritimes dans le monde.

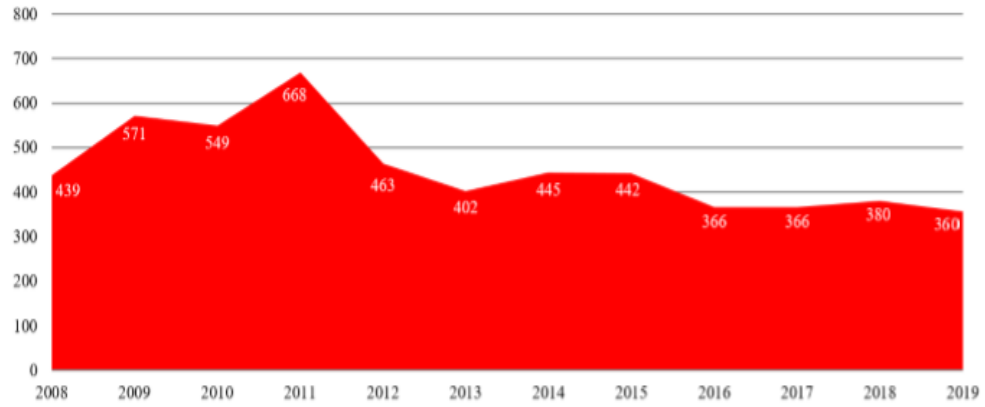


Source. https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/

Avec 360 événements reportés dans le monde, il reste près de deux fois inférieures aux sommets atteints en 2011 au plus fort des attaques au large de la Somalie. Dans le golfe de Guinée, l'insécurité maritime liée à la piraterie et au brigandage reste élevée, et plus particulièrement au fond du golfe où elle est caractérisée par une recrudescence des enlèvements et le maintien d'un niveau de violence élevé. En océan Indien, après le pic de 2011, elle se maintient à un niveau faible. Au large des côtes somaliennes, le nombre d'événements reste marginal.

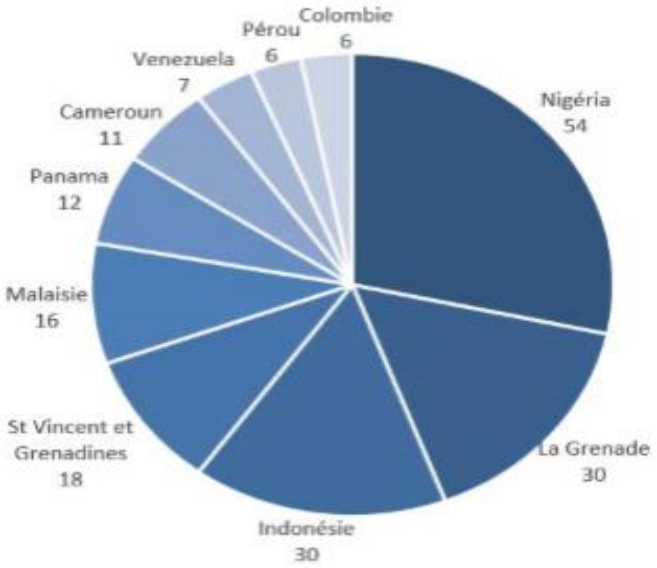
En 2019, une légère hausse des événements recensés en Asie du Sud Est a été constatée. On observe en particulier de nouveau des attaques menées lors des transits dans le dispositif de séparation du trafic (DST) à l'entrée du détroit de Malacca. En Amérique latine, la recrudescence du phénomène constatée depuis ces trois dernières années se confirme. En particulier, les larcins augmentent dans les Caraïbes et touchent essentiellement la plaisance.

Graphique n°1. Événements de piraterie et de brigandage dans le monde- évolution annuelle.



Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

Dix approches maritimes touchées par le phénomène de la piraterie et brigandage dans le monde en 2019



Dans cette étude **approche** signifie, événement au cours duquel l'intention de mener une attaque a été clairement établie en haute mer ou dans les eaux territoriales, mais a échoué ou a été interceptée.

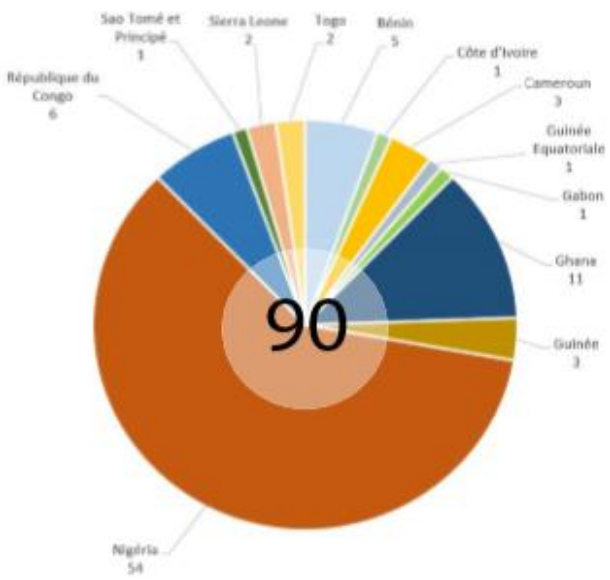
Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

Au plan qualitatif, en Amérique Latine, la dynamique provient de l'augmentation du brigandage principalement observé dans les Caraïbes. Dans le golfe de Guinée le nombre d'évènements liés à la piraterie reste sensiblement similaire à ceux des années précédentes tandis que les actes de brigandage sont en très forte augmentation.

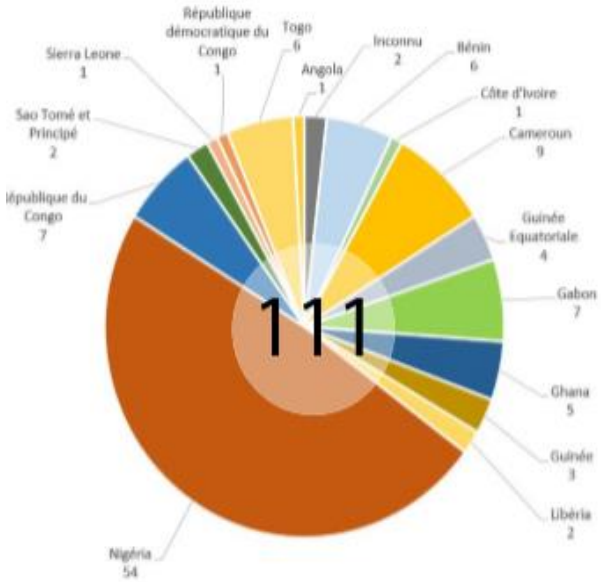
1. Evolution du nombre d'événements de piraterie et de brigandage dans le golfe de guinée.

Le golfe de Guinée a enregistré 111 événements liés à la piraterie et au brigandage au cours de l'année 2019. Malgré une baisse observée en début d'année, ce chiffre est en légère augmentation par rapport à l'an passé en raison d'une recrudescence des événements relevés au mois de décembre. Il reste cependant proche de la moyenne des événements annuels constatés ces dernières années. Le nombre d'événements dans les approches maritimes du Nigéria est en légère baisse par rapport à 2018 et représente près de la moitié des événements reportés dans le golfe de Guinée[311].

Approches maritimes concernées – 2018



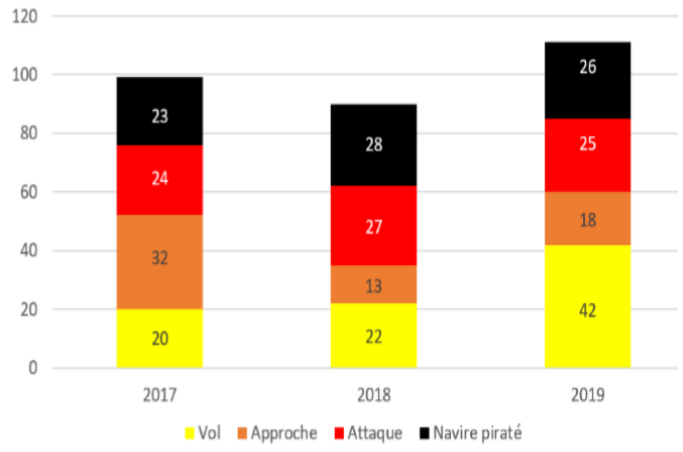
Approches maritimes concernées – 2019



Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

[311] Jean-Louis LOZIER, Préfet maritime de l'Atlantique et commandant de la zone maritime Atlantique, piraterie et brigandage dans le monde 2019, marine nationale, p. 10.

Graphique n°2. Nombre d'événements dans le golfe de guinée : Piraterie et brigandage.



Noir : Evénement au cours duquel les assaillants ont eu le contrôle du navire ou de son équipage.

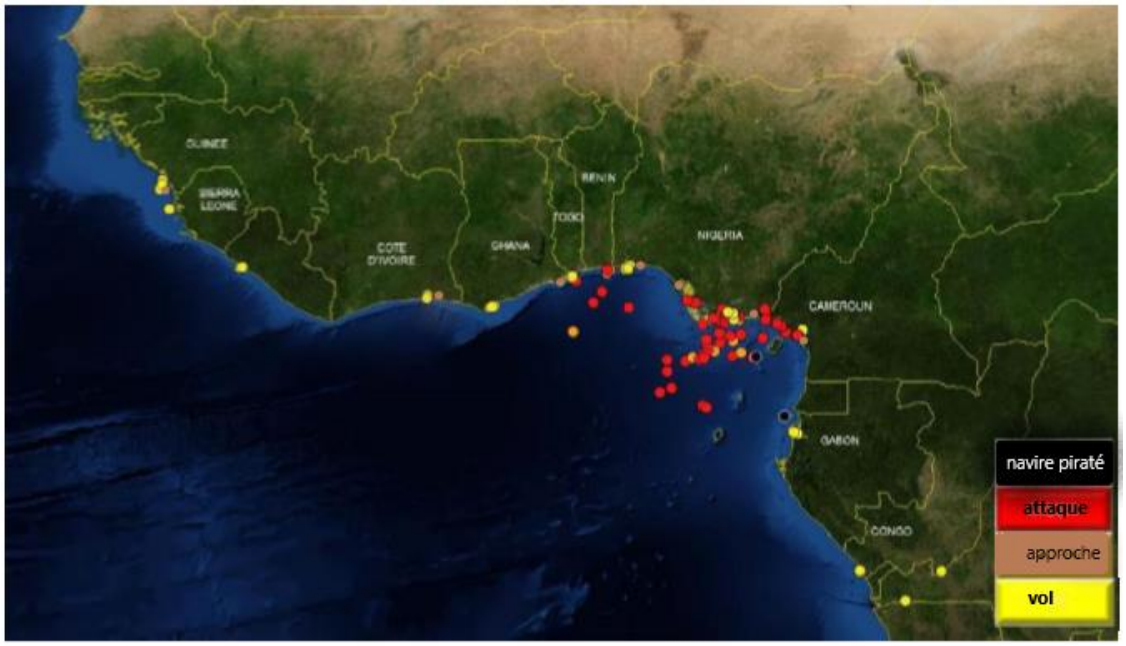
Rouge : Evénement au cours duquel des assaillants ont fait usage de leurs armes ou mené une action contre le navire sans parvenir à en prendre le contrôle.

Marron : Evénement au cours duquel l'intention de mener une attaque a été clairement établie.

Jaune : Vol réalisé dans les eaux territoriales.

Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

Carte n°15. Evolution du nombre d'événements (piraterie et brigandage) en 2019 dans le golfe de guinée



Source : Réalisation de Nice Michée ISSANG, 2020.

En 2019, on constate une augmentation du nombre d'événements, principalement en raison des vols commis au mouillage ou dans un port. Ce phénomène peut s'expliquer par le mauvais temps qui a régné sur la majeure partie de la zone entre juin et octobre 2019 et qui a obligé les délinquants et criminels à opérer le long des côtes. Si le nombre de navires piratés

reste stable, on relève une augmentation sensible du nombre d'enlèvements. En 2019, le nombre d'actes commis le long des côtes a triplé par rapport à celui de 2018. Ainsi, plus de la moitié des événements a eu lieu à des distances inférieures à 12 nautiques de la côte.

3.2. 2. Les enlèvements ou kidnapping dans le golfe de guinée.

Le nombre d'enlèvements est en forte augmentation depuis trois ans. La majorité des enlèvements recensés se concentre dans le fond du golfe de Guinée. Jusqu'au mois de novembre 2019, on observait que les pirates enlevaient moins d'une dizaine d'otages, pris parmi les membres d'équipage. Le mois de décembre 2019 a été marqué par une recrudescence des enlèvements: - 5 enlèvements ont eu lieu, représentant 53 otages soit plus d'un tiers du nombre total de personnes kidnappées au cours de l'année 2019; - 2 enlèvements comportant une vingtaine d'otages chacun ont été recensés. Si ce mois reste pour le moment exceptionnel, il témoigne d'une augmentation des moyens employés. La durée moyenne de détention s'allonge : elle est désormais de 33 jours, avec un record de 58 jours[312].

Tableau n°5. Enlèvement dans le golfe de guinée.

Années	Nombre de kidnappés	Nombre d'actes de kidnapping
2019	146	27
2018	99	14
2017	60	10

Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

3.2. 3. Saisonnalité des événements de piraterie et brigandage.

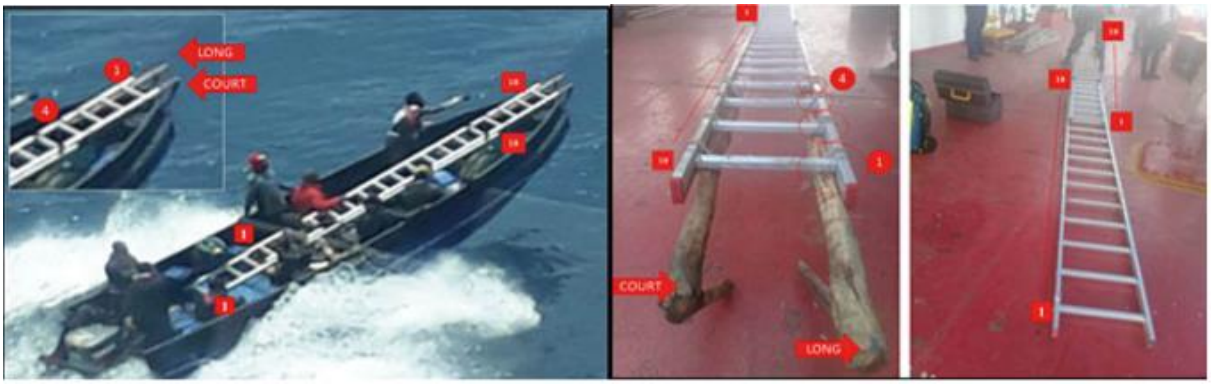
Les incidents relevés ces trois dernières années montrent un phénomène saisonnier : une augmentation du nombre d'incidents est en général relevée entre novembre et mars, du fait de conditions plus favorables.

3.2. 4. Zones d'actions des pirates.

La plupart des actes recensés dans les pays du golfe de Guinée, sont le fait de brigands locaux. Toutefois, des raids lointains de pirates sont régulièrement observés dans un croissant s'étendant du large du Togo, à la Guinée Equatoriale, notamment le long des côtes ou sur les zones de mouillage.

[312] Jean-Louis LOZIER, 2019, op cit, p. 13

Images n°22, 23. Pirates observés le 2 mars 2019 (Togo) à gauche et le 3 mars 2019 (Bénin) à droite avec le même équipement.

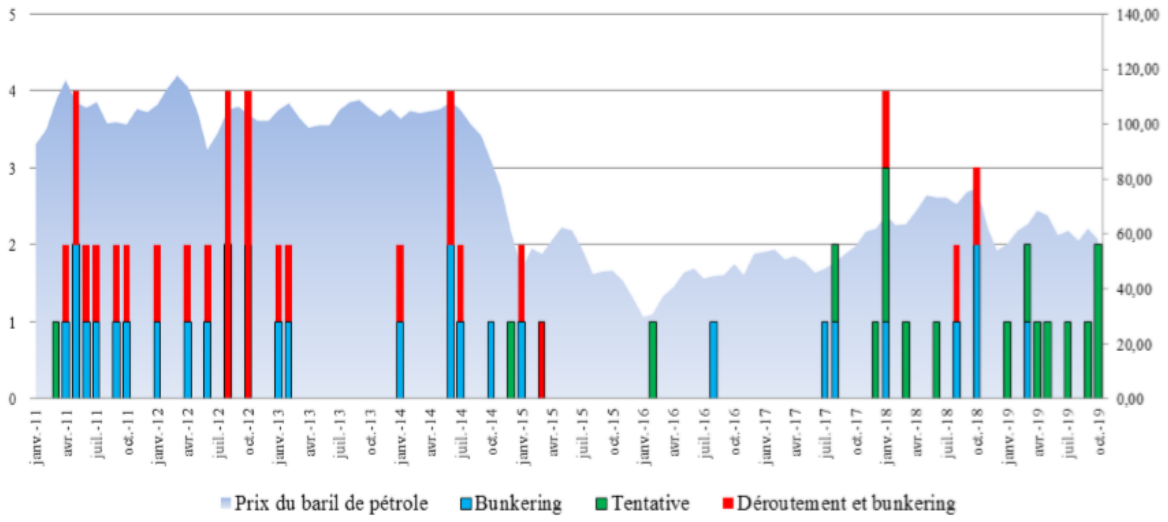


Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

3.2. 5. Influence du prix du baril de pétrole.

Les soutages délictueux des cargaisons de pétroliers, appelés aussi bunkering, semblent directement liés aux variations de prix du pétrole, les détournements de ces derniers demandant une logistique importante (matériel, personnel pour se rendre maître d'un navire cible, « affrètement » d'un autre navire…). Ces opérations deviennent théoriquement rentables dès lors que le prix du baril dépasse les 40$. Elles sont cependant principalement observées lorsque les prix avoisinent les 100 $ US.

Graphique n°3. Bunkering dans le golfe de Guinée et prix du baril de pétrole.



Source : Bilan 2019 de l'organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

Le seuil de rentabilité d'un vol ponctuel est cependant bien inférieur pour les brigands opérant au mouillage car ils emploient des fûts métalliques pour pouvoir voler quelques litres de carburant, qu'ils revendent sur le marché noir local. Ces évènements ont généralement lieu dès que le prix du baril dépasse les 40 $ US.

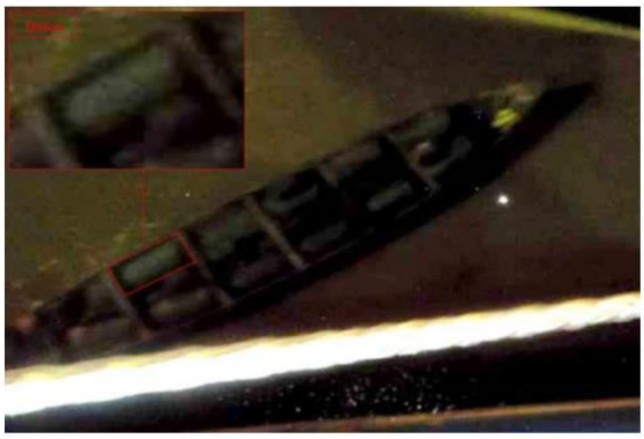


Image n°24 : vol de baril, les prises de vues réalisées par un pétrolier lors des deux attaques menées contre lui au cours de la nuit du 6 au 7 octobre 2019 ont permis de confirmer ce mode opératoire, constaté à la fois à quai comme dans les zones de mouillage de Lagos.

Source : Bilan 2019 de l'Organe de centralisation des alertes en cas d'attaque.

3.2. 6. Analyse de la piraterie et du brigandage par État côtier dans le golfe de guinée[313] et des Etats enclavés de l'Afrique centrale.

3.2. 6-A. En Afrique de l'ouest.

Guinée : Le nombre d'événements au large de la Guinée reste stable depuis plusieurs années. Il s'agit de brigandage mené contre des navires dans les zones de mouillage situées au sud des îles de Loos ou dans le port de Conakry. Ces événements se caractérisent par la présence systématique d'armes à feu ainsi que de violence commise à l'encontre des membres d'équipage.

Sierra Leone : Les événements en Sierra Leone se déroulent au large de Freetown et sont probablement l'œuvre de brigands locaux. Ces derniers disposent d'armes blanches avec lesquelles ils menacent et blessent parfois des membres d'équipage.

Libéria : Le Libéria est touché par de rares événements de brigandage probablement commis par acteurs locaux. Ces derniers abordent parfois des navires avec des armes blanches dont ils se servent pour menacer, d'avantage que pour blesser.

Côte d'Ivoire : La Côte d'Ivoire n'a récemment pas connu d'incursion de pirates dans ses approches et fait face à un brigandage local comme dans de nombreux autres grands ports africains.

[313] Gilles CHEHAB, Capitaine de corvette, piraterie et brigandage dans le monde, 2019, p.p. 7-11.

Ghana : Le Ghana est épisodiquement touché par l'extension maritime des actes illicites. Tema et surtout Takoradi ont été touchés par des événements de brigandage.

Togo : Le Togo a subi une recrudescence d'événements durant l'année 2019. En mai 2019, l'intervention des autorités togolaises, qui ont engagé 02 bâtiments et un groupe d'intervention, a permis de contrer une tentative de détournement d'un pétrolier. Les autorités togolaises ont par ailleurs renforcé la sécurité du port de Lomé et de sa zone de mouillage en y déployant des équipes de protection.

Bénin : Comme tous les pays de la région, le Bénin est sujet aux actes de brigandage et piraterie. Leur nombre reste faible. Toutefois, suite à l'attaque menée contre un vraquier le 02 novembre dernier dans la zone sécurisée de Cotonou, le conseil des Ministres a adopté un décret stipulant que « tout navire de commerce, quelle que soit sa nationalité, au mouillage dans les espaces maritimes sous souveraineté de l'Etat béninois et plus particulièrement en zone d'attente du port de Cotonou, avec l'accord du capitaine, doit accueillir à son bord une équipe de protection armée à charge de la République du Bénin ».

Nigéria : En 2019 comme en 2018, la plupart des événements de piraterie et de brigandage se sont déroulés au large des États de Lagos, de Bayelsa et de Rivers. En effet, Le brigandage à Lagos se déroule majoritairement dans la zone de mouillage située face à l'embouchure du fleuve Ogun. Le mode opératoire consiste à aborder le navire de nuit et le plus discrètement possible afin de s'introduire dans ses soutes et d'y voler des matériels pour revente sur le marché noir local. La majorité de ces événements semble être l'œuvre de brigands locaux agissant sans arme. Quant à Bayelsa, le brigandage vise essentiellement les communautés locales au cours d'attaques perpétrées contre les pêcheurs ou les remorqueurs de soutien lors de leurs transits côtiers. La prise d'otages est l'un des modes opératoires le plus souvent constaté. Les pirates locaux s'attaquent aussi à des navires à fort tonnage lors de leurs transits au large des côtes de Bayelsa. Dans les approches de Rivers, les pirates profitent des transits des navires marchands vers Port Harcourt pour mener leurs attaques dans la Bonny River. La plupart des événements sont donc relevés dans une zone située entre les eaux de la Bonny River et 70 nautiques des côtes. Au cours des dernières années, l'Etat nigérian a mené des actions de lutte contre le brigandage et la piraterie. On a observé une baisse du nombre d'actes commis à Bayelsa tandis que leur nombre a augmenté à Rivers.

3.2. 6-B. En Afrique centrale : La sous-région où se situe notre d'étude.[314]

En Afrique centrale la différence doit être faite entre les pays dotés d'un littoral et ceux enclavés mais disposant de lacs et de fleuves intérieurs. L'objectif étant d'aller au-delà de la piraterie et brigandage dans son aspect maritime, en examinant la piraterie/brigandage fluviale et lacustre. Ainsi, tous les intervenants sont d'avis qu'une différence claire doit être faite entre les Etats de l'Afrique Centrale dotés d'une façade maritime (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale et RDC) et ceux enclavés (Burundi, Rwanda, RCA et Tchad). Cette différence est nécessaire car, si tous les Etats sont exposés à la piraterie et au brigandage fluvial et lacustre parce que disposant tous de fleuves et de lacs intérieurs, celle maritime ne concerne que les pays ayant un littoral.

Cameroun : Le nombre d'événements est à nouveau en augmentation depuis deux ans le long des côtes du Cameroun. Des brigands mènent des incursions près des côtes d'Idenau et prolongent parfois leurs raids jusqu'à Douala, 4 attaques consécutives à la fin de l'été 2019. En réaction, le gouvernement déploie des équipes de protection sur les navires au mouillage. Il ressort des statistiques de la Marine Nationale de janvier à octobre 2009 qu'il y a eu au total 39 attaques pirates et brigands dont 14 pour le seul mois de septembre. En septembre 2008, environ 50 « brigands des mers » lourdement armés ont débarqué à Limbé, ville camerounaise avec leurs embarcations rapides, pris d'assaut six banques du centre-ville, causé un mort durant leurs braquages puis repris le large. Cette « attaque amphibie[315] » a probablement servi de test de la sécurité côtière camerounaise. Pour peu qu'ils constatent une absence complète d'action ou de réaction, les loups des mers peuvent très bien rééditer leur exploit.

Autres attaques, neuf marins chinois et huit marins ukrainiens ont été enlevés jeudi 15 août 2019 après l'attaque de deux navires commerciaux dans les eaux territoriales du Cameroun. Ce sont des pirates « probablement nigérians » qui ont mené les deux attaques, d'après un responsable des autorités maritimes camerounaises. Les opérations se sont produites à quelques heures d'intervalle, au large de Douala, le grand port du pays, frontalier du Nigeria. Ce type d'incident est fréquent dans le golfe de Guinée, réputé pour être l'une des zones océaniques les plus dangereuses au monde. La première attaque a visé un « navire polyvalent appartenant à une société allemande » et battant pavillon d'Antigua-et-Barbuda, d'après Noel Choong, chef du centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international (BMI). « Huit personnes ont été enlevées sur un équipage de douze marins asiatiques et européens »,

[314] Professeur Ntuda Ebode, Terrorisme et piraterie en Afrique Centrale, Edition Fes Cameroun 2018, p.p. 33-38 et 52-56.
[315] C'est-à-dire à partir des eaux.

a-t-il précisé. La seconde cible des pirates était un vraquier battant pavillon libérien et appartenant à un armateur grec, a détaillé Noel Choong, ajoutant qu'il « y avait 21 personnes à bord, tous des Asiatiques, et que neuf ont été enlevés ». Des recherches ont été lancées, à partir de Douala et Cotonou, notamment« le BMI a émis un message d'alerte à tous les navires mouillant à Douala, leur demandant de redoubler de précautions », a précisé M. Choong[316].





Images n°25 et 26. Arrivée des Autorités marines sur les lieux. Ces images illustrent plusieurs arrestations des pirates au large de douala proche du Nigéria. Source : Jeune Afrique, 2018.

Guinée Equatoriale : Les évènements de piraterie et de brigandage étaient assez rares dans les approches de la Guinée Equatoriale et semblent apparaitre de manière plus prononcée en 2019.

Sao Tomé et Principe : Les évènements de piraterie et de brigandage sont extrêmement rares dans les approches de Sao Tomé et Principe.

Gabon : Les événements de piraterie et de brigandage étaient extrêmement rares depuis 2013. Ils ont fortement augmenté au mois de décembre 2019 (6 événements) qui a été marqué par 05 attaques de navires au cours de la même nuit. Durant l'une de ces attaques, le capitaine d'un des navires a été tué par balles.

République du Congo : Le Congo connait des épisodes réguliers de brigandage menés dans la zone de mouillage de Pointe Noire. Un pays frontalier sur le plan maritime avec le Gabon au Nord et l'Angola au Sud, a un littoral de près de 170 km de long. Il dispose d'un port fluvial à Brazzaville et d'un port maritime en eau profonde à Pointe-Noire (Total, Boscongo, Amoco,

[316] Publié par l'AFP (Afrique France Presse) en août 2019 sur le site du magazine Jeune Afrique, site : https://www.jeuneafrique.com/817153/politique/piraterie-dans-le-golfe-de-guinee-des-marins-asiatiques-et-europeens-enleves-au-large-du-cameroun.

Intels) et quatre terminaux pétroliers hors du public (le public n'a pas accès facile) : Djeno, Nkossa I et II, Yombo, tous faisant partie intégrante du port autonome de Pointe-Noire.

Parmi les raisons qui montrent l'exposition du Congo à la piraterie maritime, il y a : la porosité des frontières maritimes et terrestres (bateaux de pêche, cas de migrations clandestines des ouest africains, pluralité des trafics) ; la faiblesse des mesures de sûreté (faible surveillance des frontières, corruption, impunité, absence de rigueur dans l'application) ; l'insuffisance d'équipement de surveillance maritime et terrestre et le manque de collaboration entre les Etats de la sous-région en matière de surveillance des côtes et des zones maritimes[317]. La sécurité des côtes maritimes apparaît comme une réponse nationale pour faire face à la piraterie et au brigandage maritime au Congo. Il s'impose la nécessité de renforcer le cadre du partenariat entre les Etats de la sous-région, l'appui des structures chargées de la sûreté maritime et l'harmonisation des politiques nationales en matière de lutte contre ces 2 actes criminels.

Centrafrique, les actes de Piraterie sur le fleuve Oubangui : Salomon FEIGANAZOUI, Magistrat et ancien Ministre de la justice en RCA montre comment son pays fait face à des actes de piraterie sur le fleuve Oubangui qui en est devenu le bastion au cours de la dernière décennie[318]. La pratique de barbarie que livrent les brigands sur le fleuve entravent les activités normales sur ce fleuve. Il est la seule voie d'intense activité commerciale entre la Centrafrique, la République Démocratique du Congo et le Congo Brazzaville. Même si quelques rares petits bateaux naviguent par moment (3 mois sur 12), la population Centrafricaine et celle des pays qui longent le fleuve Oubangui multiplient leurs activités commerciales par les baleinières (grande pirogue motorisée). La densité des trafics effectués suscite et attire l'attention des brigands, les amenant à dépouiller les commerçants et les pêcheurs de leurs biens. Ces actes criminels se sont multipliés pendant les décennies 90 jusqu'à ce jour, surtout avec l'avènement de la démocratie. L'insécurité s'est instaurée sur le fleuve Oubangui avec acuité à tel point qu'elle est la règle et la sécurité l'exception. Cette insécurité a pris son ampleur pendant la première mutinerie (1996 – 1997), du fait du pillage de toutes les poudrières de la Police, de la Gendarmerie et des Forces Armées Centrafricaines (FACA)[319], permettant ainsi aux malfaiteurs de mener leurs actes de piraterie sur le fleuve avec les armes de guerre qu'ils détiennent. Lors de l'occupation de la Région de l'Equateur en République Démocratique du Congo par les mouvements rebelles de ce pays, les pirates ont

[317] Professeur Ntuda Ebode, op cit, p. 112.
[318] Voir le site www.journaldebangui.com
[319] Revue de presse Centrafrique, une population livrée à la violence, n°1320, publié en mars 2018.

dévié la trajectoire d'un bateau transportant du carburant en provenance du Congo Brazzaville pour la République Centrafricaine.

Au Lac Tchad : Ces malfrats, à bord de hors-bords (canots rapides) interceptent les commerçants ambulants en provenance de Maiduguri (ville nigériane) ou du Tchad pour les déposséder de leurs biens. Le lac Iro dans la région du moyen Chari n'est pas non plus à l'abri de ce brigandage. Les commerçants ambulants qui naviguent sur ce lac sont arnaqués fréquemment par des militaires organisés. Les auteurs de ces crimes abominables, une fois arrêtés, sont relaxés par leurs geôliers sous le fallacieux prétexte d'évasion du lieu de détention. Voilà en résumé, les actes de brigandage qui font souffrir les populations tchadiennes[320].

République démocratique du Congo : Les évènements de piraterie et de brigandage sont extrêmement rares dans les approches de la RDC[321].

Angola : Le brigandage en Angola reste exceptionnel en 2019 avec 1 seul vol reporté[322].

[320] Professeur Ntuda Ebode, op cit, p. 108.
[321] Gilles CHEHAB, op cit, p. 13.
[322] Gilles CHEHAB, ibidem.

Tableau n°6. Analyse de la piraterie et du brigandage par État côtier.

Années	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pays												
Guinée	0	8	6	7	3	2	0	5	3	2	3	3
Sierra Leo.					2	2	1	0	0	4	2	1
Libéria	1	1	1	0	0	0	1	2	0	5	0	2
Côte d'Iv.	3	3	6	4	6	4	3	4	3	5	1	1
Ghana	6	4	2	5	5	2	6	1	7	12	11	5
Togo	1	2	1	8	14	7	5	0	0	2	0	6
Bénin	0	01	01	31	02	02	0	01	01	02	05	06
Nigéria										59	54	71
Cameroun	7	29	17	3	2	7	3	3	0	0	2	9
Guinée Eq.										2	1	4
Sao To. et P.										2	1	2
Gabon	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	7
R. du Congo	1	0	1	6	4	5	7	6	11	1	5	7
R. D. Congo	1	2	3	4	2	0	4	3	5	1	0	1
Angola	2	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	1

Source : Organe de centralisation des alertes en cas d'attaque, 2019.

3.2. 7. Le mode opératoire des pirates.

Une très bonne connaissance des lieux est la condition principale pour qu'il y ait piraterie ou brigandage. Il est difficile d'imaginer des pirates ou brigands qui risquent leur vie dans un lieu qu'ils ne connaissent pas, car ils seront incapables de répliquer et de disparaître dans la nature, en cas d'attaque. « Les pirates arrivent en général dans des petites embarcations rapides (de type Zodiac) armés d'armes automatiques et ouvrent le feu afin de faire ralentir le navire. Une fois cet objectif atteint, ils montent à bord et prennent l'équipage en otage. Les attaques se déroulent également quand les navires se trouvent au mouillage, les pirates prenant possession du navire après l'avoir approché à la nage. Il arrive que l'équipage soit abandonné en mer ou

tout simplement assassiné. Les marchandises et les navires sont alors revendus, avec l'appui des douanes ou des polices locales, souvent complices ».

Au niveau local et régional, les jeunes qui sont les plus utilisés dans les actes de piraterie et brigandage viennent des familles pauvres et ils subissent un lavage de cerveau avant de rejoindre le nouveau groupe d'appartenance. Il faut donc lutter contre la pauvreté pour faciliter la lutte contre ces actes criminels.

3.2. 8. La polyvalente des méthodes d'actions terroristes.

Comme le soulignait assez logiquement John Daly « les autorités maritimes du monde entier sont de plus en plus inquiètes des attaques terroristes contre les ports et les navires »[323]. La sûreté des transports maritimes figure aujourd'hui parmi les questions les plus importantes pour la navigation maritime internationale, les navires étant devenus un véritable support de l'activisme terroriste. Les organisations terroristes[324] ont en ce sens démontré leur parfaite compréhension du rôle des principaux points d'étranglement dans le commerce maritime mondial, en planifiant plusieurs attaques ces dernières années. Or quelle est ou quelle pourrait être la nature de ces attaques ?

Les terroristes pourraient ainsi remplir leurs caisses par des simples pillages ou prises d'otages contre d'importantes rançons. Mais si la nature de ces attaques est à priori tout à fait similaire à celle utilisée par des organisations transnationales criminelles ou des pirates, l'affection des sommes obtenues en serait à contrario totalement différente. Si les pirates suivent habituellement une logique mercantiliste d'enrichissement, les terroristes verraient au contraire une opportunité d'autofinancer leurs actions ultérieures, plus médiatiques. La mer est un vaste territoire sur lequel certains groupes terroristes exploitent aussi des navires pour se procurer des fonds et soutenir leurs opérations logistiques. Les terroristes ne sont pas disposés à se limiter à ce genre d'opérations financières, préférant sans doute passer directement à l'acte, en témoigne le « Limburg », pris pour cible dans le golfe d'Aden. Le 06 octobre 2002, ce superpétrolier français préparait en effet son entrée dans le port d'Ash-shihr lorsqu'une très forte explosion à l'origine d'un incendie endommagea le navire, transportant 300.000 barils de pétrole brut, le navire se trouvait à 25 marins au large des côtes yéménites, région dans laquelle transite chaque jour un tiers du trafic mondial d'hydrocarbures. A la question relative à l'origine de cette catastrophe, l'hypothèse selon laquelle l'explosion serait due à un attentat terroriste s'est peu à peu confirmée.

[323] Daly John, C.K., The terrorism maritime threat, International correspondant, 2002, 22p.
[324] Exemples « Al-Qaida » et « Jemaa Islamiya »

Le transport maritime de matières nucléaires, radioactives, chimiques, ou plus généralement dangereuses est au cœur de nombreuses controverses relatives à sa sûreté. Il a été reconnu il y'a quelques années que la plus grande menace qui pesait dorénavant sur les cargos transportant ces types de produits, notamment dans la zone pacifique, n'était plus la collision ou l'explosion de nature accidentelle mais plutôt l'attaque de nature terroriste, destinée à propager ces substances dans l'atmosphère ou dans les océans. Ces mêmes transports pourraient être pris pour cibles dans un hot spot stratégique de la navigation internationale afin de bloquer les routes maritimes majeures et d'interrompre les principales artères commerciales et énergétiques du monde. Supposant une prise de contrôle préalable, tout navire de commerce doit être protégé sur un lieu stratégique à l'instar d'un port, un pont ou toute autre infrastructure. Ne nécessitant pas pour autant une cargaison de produits inflammables ou dangereux, un navire transportant de quelconques marchandises suffisant à créer une tragique explosion, ce concept serait sans doute un des scenarii les plus probables. Les conteneurs utilisés depuis de nombreuses années pour le trafic de drogue pourraient être également utilisés pour y dissimuler des bombes, le volume absolument considérablement de mouvements de conteneurs, leur taux de rotation relativement élevé dans le système commercial international constitue autant de défis redoutables pour la sûreté[325]. Avec seulement 2% des conteneurs en circulation surveillés, les terroristes pourraient bien y introduire assez facilement une arme de destruction rudimentaire ou pire une arme de destruction massive déclenchée à distance ou par une mission suicide.
Toutes ces hypothèses montrent ainsi qu'un navire peut être certes, pris pour cible mais surtout utilisé comme un vecteur[326] , l'utilisation à des fins terroristes d'un navire de commerce aurait des conséquences dramatiques à la fois sur l'environnement, l'humanité, le commerce mondial, l'économie et les transporteurs.

Pour ce qui est du terrorisme en Afrique, il se dégage des communications faites à ce sujet que c'est un phénomène polymorphe en Afrique Centrale. En effet, l'état des lieux du terrorisme en Afrique Centrale fait ressortir une sous-région exposée à deux formes de terrorisme : le terrorisme d'Etat et le terrorisme mercantile (pour le gain d'argent). Le terrorisme d'Etat (coup d'État) vise, essentiellement les hommes politiques de l'opposition, au travers de violences physiques et morales allant parfois jusqu'aux assassinats. Le terrorisme

[325] La sûreté dans les transports maritimes, facteurs de risques et répercussions économiques, Comité des transports maritimes de l'OCDE (organisation de coopération et de développement économique), 2011. Groupe crée en 1961, siège Pris, dans le but d'observer les échanges commerciaux entre pays et de lutter contre la corruption, publie également des rapports et des recommandations sur la réglementation de ces échanges.
[326] Moyen pour agir en vue d'un résultat catastrophique et médiatique.

mercantile quant à lui serait perpétré par des militaires qui, individuellement ou collectivement, s'organisent pour commettre des crimes à des fins lucratives. Le terroriste en Afrique peut être analysée à l'aune de plusieurs modèles d'interprétation du fait politique africain : pauvreté découlant du pillage des ressources naturelles maritimes et du sous-développement économique ; effondrement de l'Etat ; déstructuration sociale ; criminalisation et prédation du politique.

Tableau n°7. Récapitulatif de la sécurité et de la sûreté au PAPN (Atouts et Handicaps)

FORCES (atout interne)	FAIBLESSES (handicap interne)	MENACES (handicap externe)	OPPORTUNITES (atout externe)
Salubrité impeccable des bureaux, suivi médical du personnel apprécié, plusieurs visites guidées, création de groupe syndical.	Vente illégale de badges aux particuliers, vol de marchandises, agents de sécurité corrompus.	Piraterie, brigandage, trafics illicites de tout genre (drogue, humain, prostitution etc.).	Niveau de rendement probant, extension récente du port pour plus d'accostage, plusieurs coopérations avec des acteurs privés pour manutention, ravitaillement, transport de marchandises vers l'hinterland etc.
Présence de la Marine Nationale, Brigade Maritime de la Gendarmerie, Brigade Territoriale de la Gendarmerie, Commissariat de Police Spéciale du port, société de gardiennage.	Surveillance désuet, circulation incontrôlée dans le port, clôture peu élevée, nombreuses ouvertures côté mer, éclairage insuffisant, absence d'alarmes.	Proximité du port aux zones urbaines et facilitation des personnes non identifiées dans le port.	Implantation de nouvelles sociétés privée dans le port, création d'emploi, amélioration du niveau économique national.
Mirador, un édifice permettant une vue générale, Corps de sécurité portuaire de la capitainerie, Télésurveillance à la Capitainerie couvrant tous les sites du PAPN.	Personnes non identifiées dans les ZAR, abandon des postes, intrusion des piroguiers dans le bassin portuaire (nuit), légèreté au niveau des contrôles d'accès.	Pollution marine, sédimentation, ensablement.	Accroitre sa production agricole pour les exporter vers les pays étrangers.
Cadences de manutention (rapide), Création de groupe syndical, L'unique port en eau profonde en Afrique Centrale, Accès direct à la mer.	Surveillance vidéo confiée aux sociétés privées et manque de confidentialité, tourniquet toujours en réparation, le manque de bouche d'incendie, manque des masques à gaz.	Nombreuses activités industrielles dans le port, incendie ou explosion possible, menace/déficit économique et humaine en cas d'incendie.	Port de transit pour la sous-région, poumon économique d'Afrique Centrale.
Port de transit pour les pays enclavés (RCA Tchad Cabinda etc.).	Absence des opérations de patrouilles sur la rade et en mer, Insuffisance de véhicules d'intervention, Insuffisance des moyens nautiques.	Pêcheurs artisanaux sur les sites offshores, clandestins à bord des navires en escale.	Confiance aux opérateurs et aux usagers du port. Multiples demandes de production de badges par les acteurs privés.
Croisée des grands axes maritimes (Europe, la côte Est des USA, la côte Est de l'Amérique du Sud d'une part et de l'Afrique du Sud, le sous-continent Indien).	Qualité de vie médiocre, extérieur insalubre, odeurs nauséabondes, manque de formation du personnel, retard de production des badges.	Embarcations en provenance des navires en rade débarquant n'importe où dans le port.	Congo terminal, opérateur économique principal.
Visites concluantes et régulières des gardes côtes américains.	Vol de carburant pour les véhicules d'intervention.	Commerce informel dans le port	Livraison d'eau, carburant et vivres par les sociétés privées.

Source : Conception et réalisation de Nice Michée ISSANG, 2021.

Conclusion du chapitre 2

Au regard de tout ce qui précède, l'analyse des atteintes à la sûreté portuaire et maritime de l'Afrique centrale, nous a permis de mettre en lumière l'état des lieux des différentes menaces à travers trois groupes que nous estimions assez représentatifs de la situation de cette sous-région. Sans ordre apparent, il s'agissait d'abord de la persistante défaillance de sûreté qui existe aux accès du port et ses abords, les conditions des corridors reliant le PAPN et tout son hinterland. Ensuite la pêche pratiquée qui frise l'illégalité et les trafics illicites de toute nature qui sévissent dans la sous-région. Enfin, la criminalité maritime avec le brigandage, la piraterie et/ou le terrorisme maritime.

Ainsi, avec toutes ces menaces asymétriques, le monde maritime n'est pas à l'abri car les attaques des pirates continuent de se multiplier au large des côtes africaines, les navires de guerre qui y sont déployés ont réussi à empêcher un nombre croissant de tentatives sans toutefois parvenir à faire régner le calme en mer. Cette situation reste donc très inquiétante, 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 que sont les corridors.

Il devient donc urgent pour les autorités portuaires sous régionales, 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 première partie

Définir tous les aspects qui illustrent la vulnérabilité maritime au Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN), en émettant toute liaison avec les ports des pays limitrophes de la République du Congo était l'objectif de cette première partie. Une réalité complexe et multiforme traduite par ces deux chapitres sur les atteintes à la sécurité et à la sûreté maritime au PAPN.

Le premier chapitre détaille cette réalité du niveau sécuritaire de l'enceinte du PAPN qui présente assez de légèreté dans le contrôle d'accès des zones restreintes, de négligence pour le maintien en bonne état des installations portuaires et des marchandises, d'insuffisance de moyens techniques et d'un manque de personnel qualifié ; 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 une autopsie accablante des mesures de protection pour la sécurité des biens, des navires et des personnes à bord. Dans une région pourvue de ressources en pétrole offshore et où l'activité d'exploration et d'exploitation s'intensifie, le contrôle de l'environnement marin est de mise, malheureusement en République du Congo les cas de pollution par les hydrocarbures sont nombreux, la capacité de résilience de l'État est trop faible, voire parfois inexistante face aux atteintes de ces pollutions sur l'environnement et les populations. Une situation qui gangrène avec l'impact considérable des pollutions d'origine tellurique et de l'abandon des épaves de navires dans le PAPN et sur les plages. Un état des lieux chaotique sur la sécurité que n'a pas manqué de conforter la situation sur la sûreté.

Le second chapitre sur les atteintes à la sûreté maritime au PAPN et aux autres ports de la sous-région a abordé la question sur la pêche illégale, les trafics illicites, particulièrement le terrorisme et la piraterie/brigandage dans la sous-région. Si nous avons démontré des menaces liées à la pêche illégale, aux préoccupations portant sur des phénomènes tels que les migrations maritimes clandestines, les trafics humains, d'armes et de stupéfiants ; la criminalité maritime reste avant tout une expansion des problèmes socio-politiques et économiques. L'espoir de censurer définitivement ces actes criminels reste difficile voire impossible, c'est pourquoi une grande attention en guise de principe de précaution est à considérer dans les espaces portuaires sous régionaux et les corridors de communication.

Sur ce, la vulnérabilité maritime étant effective au PAPN ne fait à présent l'ombre d'aucun doute. Il convient dès lors de s'interroger sur les réactions des acteurs maritimes face à ces failles très inquiétantes, tel est le but de la deuxième partie.

Deuxième Partie

L'EXISTENCE D'UN CADRE JURIDIQUE POUR LA SECURITE ET LA SURETE DU TRANSPORT MARITIME EN REPUBLIQUE DU CONGO

Les pouvoirs publics ne pouvaient pas rester impassibles face aux phénomènes de brigandage, de piraterie et de terrorisme maritimes, ainsi que de leurs évolutions inquiétantes. Du fait de la nature transfrontalière de ces actes, le renforcement global et collectif de la sûreté des transports maritimes de marchandises mais aussi la préservation de la sécurité maritime intérieure des Etats deviennent conditionner par l'implication des organisations des sous-régions africaines et internationales (chapitre trois). Toutes ces mesures ne sont pas systématiquement d'institutions internationales, certains Etats ont en effet décidé d'élaborer unilatéralement des mesures de sécurité et de sûreté maritimes, parmi lesquels les Etats-Unis et l'Union Européenne (UE : prise comme une seule entité) préfèrent compléter les dispositifs multilatéraux pour parvenir à un résultat plus proche de leurs propres intérêts. Néanmoins, il ne faut pas occulter l'importance de l'existence des normes au niveau national (chapitre quatre), qui est le Congo, notre zone principale d'étude.

Par conséquent, pour la mise en place dudit cadre juridique au niveau de la République du Congo, il a fallu que le Gouvernement congolais ratifie les documents établis au niveau international et participe à l'élaboration de ceux de la sous-région (Afrique centrale), qu'il va falloir analyser largement en vue d'en prendre bonne connaissance. Ainsi, cela permettra aux lecteurs d'être alertés sur la manière dont l'Etat concerné applique au niveau de son territoire régalien tous ces accords régionaux.

Au fur et à mesure que nous étudierons cette deuxième partie, les interventions internationales, sous régionales et nationales seront traitées en rapport avec la structure qui mettra en exergue dans chaque section les forces, les faiblesses et enfin les failles qui montrent les limites de ces différentes interventions.

Chapitre 3

Situation juridique du Congo dans un contexte sous régional tendu[327]

Le Port Autonome Pointe-Noire étant vulnérable, c'est-à-dire une structure qui peut être facilement susceptible d'une attaque, autrement dit pouvant faire l'objet d'une éventuelle menace de la part des pirates à tout moment de l'année, du fait de son manque d'outils adéquats et indispensables pour résister ou lutter contre la piraterie et le terrorisme maritimes, est un port dont les dispositions sécuritaires existantes méritent d'être reconsidérés ou renforcés par les autorités portuaires et politiques.

Cette absence d'outils se justifie par le manque de moyens financiers et de volonté de l'Etat congolais ; toutes fois des efforts ont été constatés sur le plan réglementaire à travers la ratification de plusieurs documents internationaux liés à la sécurisation maritime (section1), également à travers la participation à l'élaboration de ceux concernant la sous-région (section2) que nous allons tenter d'étudier. Malgré l'existence de ce cadre juridique au niveau sous régional, quelques faiblesses paraissent récurrentes, il sied alors de les décliner méticuleusement (section3). L'intérêt ici dans cette étude est de comprendre les causes qui favorisent l'existence et la persistance des défaillances dans la mise en place d'un cadre juridique plus authentique/consciencieux et plus appliqué sur une échelle régionale.

Section 1 : Les mesures prises par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) avant et après les évènements du 11 septembre 2001.

Les questions de sûreté des transports maritimes avaient déjà fait l'objet de développements importants dans l'enceinte de l'OMI. Les événements tragiques du 11 septembre 2001 ont toutefois donné une impulsion et une orientation nouvelles à ces travaux, aboutissant à différentes réformes. Les nouvelles dispositions entrées en vigueur le 1er juillet 2004 permettent de renforcer la sûreté des transports maritimes (1). Toutefois, les Etats-Unis ne se contentent pas de ce premier train de mesures et proposent des mesures supplémentaires basées sur la coopération volontaire. Ceci étant, on étudiera les perspectives envisagées au

[327] Pourquoi tendu ? A cause de l'instabilité politique qui a eu lieu dans les pays de l'Afrique centrale et qui continuent jusqu'à ce jour dans certains pays tel qu'au RCA. Malgré les organismes sous régionaux créés, chacun est méfiant de l'autre en protégeant ses ressources naturelles.

niveau international à l'initiative des Etats-Unis, en comparaison avec le cadre juridique de l'Union Européenne (3).

Mais avant de procéder à cette analyse comparative, nous étudierons d'abord, de façon sommaire les différents organes internationaux qui interviennent dans la sécurisation du transport maritime mondial (2) afin de mieux cerner et assimiler cette analyse comparative, pour terminer par l'étude des intervenants et de la documentation dédiés à la sûreté maritime (4).

1.1. Les objectifs traditionnels de l'OMI.

Le devoir de rendre les trajets et les transports par mer aussi sûrs que possible fait partie intégrante du mandat conféré à l'OMI par ses 163 pays membres. Elle fut créée par une convention initiée par l'Organisation des Nations Unies, en 1948, ce qui fit d'elle le premier organisme international chargé d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. La Convention n'entra toutefois en vigueur qu'en 1958. Organisation technique, l'OMI est composée de comités dont le plus ancien est le Comité de la Sécurité Maritime (MSC), à qui est aujourd'hui confiée la réalisation des travaux relatifs à la sûreté[328].

Dans ce domaine, elle adoptera d'ailleurs dès sa première conférence organisée en 1960, la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, plus connue sous le nom de la Convention SOLAS, qui portait sur toute une série de mesures destinées à renforcer la sécurité de la navigation dans les domaines suivants : le compartimentage et la stabilité, les machines et les installations électriques, la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie, les engins de sauvetage, radiotélégraphie et la radiotéléphonie, la sécurité de la navigation, le transport des grains, le transports des marchandises dangereuses et les navires nucléaires.

Une nouvelle version de cette Convention, adoptée en 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980, comportait de nombreux amendements, dont une procédure améliorée qui préconisait l'entrée en vigueur des amendements adoptés par le MSC à une date déterminée, à moins qu'un nombre spécifié d'Etats n'ait élevé une objection. Plusieurs modifications lui furent apportées, notamment au mois de décembre 2002[329].

Depuis l'incident de l'Achille LAURO[330], l'OMI s'est beaucoup préoccupé des actes illicites contre la sûreté de la navigation maritime. Elle a sur ce point adopté plusieurs résolutions et

[328] Site de l'OMI « Développé en réponse aux menaces perçues à des navires et des installations portuaires dans le sillage des attentats du 11 septembre aux États-Unis. »

[329] Voir le document intégral sur la convention SOLAS, la publication des amendements à la convention.

[330] Un navire italien appelé ACHILLE LAURO détourné en octobre 1985 par des pirates au large des côtes égyptiennes.

émis notamment des circulaires[331]. En novembre 1986, sur proposition des gouvernements australien, égyptien et italien, l'OMI prépara une convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, ou convention SUA adoptée le 10 mars 1988 lors d'une conférence à Rome et est entrée en vigueur le 01 mars 1992, et agrémentée d'un protocole étendant ses dispositions aux plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

Y sont incluses des dispositions pour l'application absolue et inconditionnelle du principe de punir ou d'extrader toute personne qui a ou aurait commis, ou menacé de commettre une infraction au sens de la Convention : saisie du navire, acte de violence à l'encontre d'une personne à bord, destruction ou dommage au navire ou sa cargaison, dépôt d'un engin ou d'une substance susceptible de détruire ou d'endommager le navire ou sa cargaison, destruction ou dommage aux systèmes de navigation l'empêchant ainsi de continuer ses opérations, communication, communication des informations erronées.

La Convention a vocation à s'appliquer à tous les navires dépourvus de prérogatives de puissance publiques (ex : navires de guerre, bateaux possédés ou utilisés par l'Etat), y compris les bateaux de plaisance naviguant, ou dont la navigation est prévue dans, au travers, ou à partir des eaux territoriales d'un seul Etat, ou de ses limites latérales avec un Etat voisin. Elle s'applique également quand la personne qui a ou aurait commis les actes répréhensibles se trouve sur le territoire d'un Etat contractant autre que celui dans les eaux duquel les actes ont été commis. Les Etats partis à la Convention doivent, dans leur système juridique interne, prendre des mesures pour punir ces actes.[332]

La compétence de juridiction est attribuée à un Etat dans les cas où l'acte a été commis : à l'encontre ou à bord d'un navire dont le pavillon est celui de cet Etat ; sur son territoire ou ses eaux territoriales ; par un de ses nationaux ; par un apatride résident habituellement dans cet Etat dans le but de forcer cet Etat à faire ou ne pas faire quelque chose ; ou quand un national de cet Etat a été kidnappé, menacé, blessé ou tué pendant sa commission. L'Etat doit alors extrader l'auteur de l'infraction, préalablement arrêté, ou le trainer devant ses tribunaux ; il s'agit d'une obligation et non d'une faculté. Dans l'hypothèse où plusieurs Etats se déclarent compétents, c'est l'Etat détenteur qui choisira s'il veut lui-même poursuivre ou s'il veut faire recours à l'extradition, et vers quel Etat demandeur. En l'absence de traité

[331] Résolution A.545 en 1983 « measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships » ; Résolution A.584 en1985 « measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crews » ; Résolution 8 de la Conférence du 12 décembre 2002, Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation internationale du travail et Résolution 9 de la Conférence du 12 décembre 2002, Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes et sa circulaire MSC/Circ.443 en septembre 1986 ; Circulaire MSC/Circ.754 en juillet 1996 "Passenger Ferry Security".

[332] Plus clairement elle s'applique à tout navire commettant un acte répréhensible.

d'extradition entre deux Etats signataires, la Convention SUA[333] peut jouer ce rôle. Les Etats signataires de la Convention ont un devoir d'assistance mutuelle pour comprimer la préparation de ces infractions, et le cas échéant les punir.

La Convention SUA permet donc, théoriquement d'appréhender le(s) auteurs(s) d'infractions et de les trainer en justice, sans qu'il lui (leur) soit possible de s'y soustraire en tirant partie des limites de compétences des Etats. (C.-à-d. sans que l'auteur de l'infraction ne puisse échapper à comparaitre devant les tribunaux du fait des incompétences des Etats, même si l'Etat concerné n'agit pas en conséquence face au crime commis, un autre Etat peut saisir l'auteur du crime)[334].

Il faut souligner que la Convention ne donne pas de définition bien précise de la notion de piraterie. S'agissant de la Convention Montego Bay de 1982, critiquée pour son regrettable absence de dispositions spéciales et explicites contre les actes illicites commis sur ordre des gouvernements, ou le terrorisme d'Etat[335] pour des raisons implicites de stratégie politique.

Ces outils visent essentiellement la répression de la piraterie et des crimes commis en mer à l'encontre des navires, des équipages et des passagers. Les attaques terroristes à motivation politique ne sont pas directement évoquées.

1.2. Les effets du 11 septembre 2001.

Au lendemain de cette date charnière, le Secrétaire Général de l'OMI engagea des travaux visant à déterminer le besoin de réactualisation des mesures jusqu'alors adoptées, pour lutter contre les actes de violences et les crimes en mer. Lors de la 22ème Assemblée de l'OMI, du 19 au 30 novembre 2001 au siège de l'organisation à Londres, il fut décidé que se tiendrait en décembre 2002 une conférence sur la « Sûreté Maritime » destinée à adopter de nouvelles réglementations améliorant la sûreté des navires et des ports, et empêchant la navigation de devenir la cible du terrorisme international[336]. Fut également décidée l'attribution de 1,5 million de livres sterling au programme de coopération technique pour aider les pays en développement à s'exprimer sur ces problèmes.

[333] Convention for the Suppression Unlawful Actts against the Safety of Maritime Navigation. Convention pour la suppression d'actes illicites contre la sécurité de navigation maritime ou la loi SUA est un traité multilatéral par lequel les Etats conviennent d'interdire et punir les comportements susceptibles de menacer la sécurité de la navigation maritime.

[334] Il s'agit d'une obligation et d'une faculté, valable pour la comparution et le jugement. Que ces Etats soient ou non compétents ou qu'un seul le soit, l'extradition doit se faire à l'Etat le plus compétent, si les 2 sont compétents l'auteur du crime peut être jugé dans le pays du crime qu'il soit résident dudit pays ou non (cf. ligne 9 paragraphe 2 de cette page 5).

[335] OMI, Guide pour la sûreté maritime et du code ISPS, Edition 2012, p. 16.

[336] Cette décision fut suivie par l'adoption d'une Résolution « review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships ».

Le comité juridique fut chargé dès 2001, d'entreprendre de toute urgence la mise à jour de la Convention SUA de 1988. Des ébauches d'amendements furent présentées durant la 85ème session du comité de l'OMI, du 22 au 24 octobre 2002, qui envisageait l'instauration de 07 nouvelles éventuelles infractions. Quatre d'entre elles concernaient des activités à but terroriste prenant place sur un navire. Une autre traitait de la présence sur un navire de substances inutilisées habituellement mais utiles dans une arme de destruction massive. Les deux dernières quant à elle, traitaient de l'utilisation d'un navire pour transporter des substances nécessaires à la fabrication d'armes de destruction massive. Les délégations présentes exprimèrent le besoin d'étudier avec minutie et attention ces propositions sur la mise à jour de ladite convention. En effet, même avec un objet étendu à la lutte contre le terrorisme, la Convention SUA se doit de rester une convention maritime sous l'autorité de l'OMI, et ne doit en conséquence pas empiéter sur les autres conventions spécifiques existantes.

Après une année de travaux réalisés par le comité technique de l'OMI, s'est tenue du 09 au 13 décembre 2002 une Conférence Diplomatique sur la sûreté maritime, à laquelle participèrent 108 signataires de la Convention SOLAS de 1974. Y prient part des observateurs appartenant aux Etats membres de l'organisation, des observateurs des agences spécialisées de l'ONU, des organisations gouvernementales et non gouvernementales. En décembre 2002, s'est également réunies l'Assemblée Générale des Nations Unies qui, faisant référence à la conférence en cours à l'OMI, adopta une résolution sur les océans et les lois de la mer, tout en saluant expressément les travaux réalisés par cette dernière.

Lors de cette conférence fut adopté un nouveau dispositif, amendant la Convention SOLAS de 1974, qui sera étudié minutieusement en section trois de ce chapitre. A titre d'information, les principales modifications apportées à cette convention sont les suivantes : la modification du chapitre V (sûreté de la navigation), celle du chapitre XI déjà existant mais renommé XI-1 (mesures spéciales pour accroitre la sûreté maritime, dont précisément d'informations obligatoires au sujet du navire), et le plus important la création de l'intégration d'un « *Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires*[337] *(code ISPS*[338]*)* », intégré dans un nouveau chapitre XI-2.

[337] Code ISPS, page 299.

[338] International Ship and Port Facility Security Code est le Code International pour la Sûreté des navires et des Installations Portuaires. La préparation et la mise en place du code ISPS doit son impulsion au détournement de L'ACHILLE LAURO en octobre 1985. Sa préparation et sa mise en place ont duré de 1985 à 2002, juste après la tragédie du 11 septembre 2001, et est entré en vigueur en juillet 2004.

Ce code, dont l'entrée en vigueur est fixée au 1er juillet 2004[339], est divisé en 02 parties. La partie A établit des règles contraignantes pour les Etats signataires, tandis que la partie B ne contient que des recommandations sur la meilleure manière de répondre aux exigences de la partie A, que nous verrons amplement en section suivante.

Le Code ISPS rappelle également le caractère « vivant » des évaluations du niveau de sûreté de l'installation portuaire, celles-ci devant être « périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire », et « toujours être revues et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire[340]. Du fait de l'importance des éléments traités dans « l'évaluation, le rapport issu de celle-ci devra donc être « protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisée »[341]. Cette évaluation est en effet primordiale puisque c'est à partir de son contenu que sera élaboré par la suite le plan de sûreté de l'installation portuaire.

Tout d'abord, et en toute logique, le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être « adapté à l'interface navire/port »[342]. Il n'y a donc pas d'installation portuaire sans navire .On retrouve la distinction entre l'installation portuaire et le port stricto sensu, le Code ISPS énonçant que « le plan de sûreté de l'installation portuaire est différent et peut être combiné au plan de sûreté du Port ou tout autre plan d'urgence portuaire »[343]. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est donc bien ici pour assurer la sûreté des activités prenant place entre le navire et le port.

Ensuite, à l'image des navires, les installations portuaires doivent prévoir dans leurs plans de sûreté des dispositions pour les 03 niveaux de sûreté définis dans le Code ISPS que nous expliquerons en section 3. Le plan de sûreté doit donc prévoir précisément quelles sont les mesures à prendre selon que la sûreté de l'installation portuaire est de niveau 1, 2, et 3.

Quant à son contenu, le plan de sûreté de l'installation portuaire doit répondre à un certain nombre de critères obligatoires .Une quinzaine de mesures sont ainsi détaillées dans le Code ISPS. Entre autres , le plan de sûreté doit comprendre notamment « les mesures visant à empêcher l'introduction , dans l'installation portuaire ou à bord du navire , d'armes ,de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée »[344], mais également « l'identification de

[339] La date du 1er juillet 2004 est fixée dans la Résolution n°2 de la conférence de l'OMI.
[340] Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.4.
[341] Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.7.
[342] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.1.
[343] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.5.
[344] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.1.

l'agent de sûreté de l'installation portuaire »[345], ou encore « des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé »[346].

Autre point de concordance avec les dispositions relatives aux navires, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire, en lieu et place de l'installation portuaire elle-même[347]. Quel que soit l'organisme ayant eu à préparer le plan de sûreté, il revient néanmoins toujours à l'Administration d'approuver au final le plan en question. Le Code ISPS dispose ainsi que le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située[348].

L'installation portuaire doit tout d'abord être apte à adapter son niveau de sûreté en fonction de celui en vigueur dans l'Etat sur le territoire duquel elle est située[349]. Le Code ISPS dispose sur ce point qu' « une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située »[350]. En plus de cette adaptation obligatoire au niveau de sûreté choisi par l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'installation, le Code impose également qu'au niveau de sûreté 3, les installations portuaires suivent et exécutent toutes les consignes de sûreté spécifiées par cet Etat.

D'autre part, l'installation portuaire peut également avoir à adopter son niveau de sûreté en fonction des navires. Le Code ISPS dispose ainsi que « lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'Autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire »[351].

En fonction des différents niveaux de sûreté, le Code ISPS énumère une liste d'activités que les installations portuaires doivent exécuter « par le biais de mesures appropriées », ces activités consistent par exemple à « utiliser des patrouilles pour renforcer la sûreté côté mer »[352], ou encore à « évacuer toute ou partie de l'installation portuaire »[353]. Toute la

[345] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.10. Une telle mesure existe aussi pour les plans de sûreté du navire, s'agissant de l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie.
[346] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.14.
[347] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.1.1.
[348] Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.2.
[349] Les trois niveaux de sûreté prévus par le Code ISPS ont d'ailleurs été adaptés aux cinq niveaux de Vigipirate, 2003. Le niveau 1 ISPS correspond ainsi au niveau blanc Vigipirate, le niveau 2 ISPS correspond aux niveaux jaune et orange, le niveau 3 ISPS enfin correspond aux niveaux rouge et écarlate.
[350] Code ISPS, Partie A, paragraphe 14.1
[351] Code ISPS, Partie A, paragraphe 14.6.
[352] Code ISPS, Partie B, paragraphe 16.19.6.
[353] Code ISPS, Partie B, paragraphe 16.20.7.

difficulté pour les installations portuaires réside dans le fait que lorsqu'elles passent d'un niveau de sûreté à l'autre, elles doivent veiller à ce que cela entraine le moins de perturbations possibles. Selon le Code ISPS, « les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entrainer le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers.

L'OMI a la charge de développer des instructions générales pour la formation des officiers de sûreté[354], les procédures de contrôle et les organisations de sûreté, ainsi que d'établir des standards de performance pour les systèmes d'alarme des navires, pour les systèmes d'identification et de suivi (tracking) à longue distance.

Plusieurs résolutions complémentaires furent adoptées lors de la conférence de décembre 2002. Notamment, la résolution 5 fixe les objectifs à atteindre en matière de coopération et d'assistance interétatique, pour l'entrée en vigueur dans les détails, dans tous les Etats contractants des dispositions prévues dans la convention. La résolution 7 précise quant à elle que les dispositions obligatoires ne sont qu'un minimum et invite les Etats à aller plus loin.

Par ailleurs, l'OMI a confié au Comité de la Sécurité Maritime le soin d'élaborer un recueil de règles sur la conduite des enquêtes pour les délits de piraterie et de vol à main armée[355].

Si l'OMI a fourni un travail considérable allant dans le sens de la sûreté des navires et des installations portuaires, c'est là une tâche qu'elle ne peut accomplir seule, notamment pour des questions de limitation de compétence. Ainsi, ses dispositifs ont été complétés par des conventions élaborées au sein d'autres organisations internationales, en coopération avec elle. Il s'agit en l'occurrence de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et du Bureau Maritime International. Parallèlement à cela, de nombreuses organisations régionales, gouvernementales ou non gouvernementales ont applaudi ces réalisations et ont participé aux avancées réglementaires et politiques en la matière.

1.2. 1. L'Organisation Internationale du Travail (OIT).

L'OIT est également impliquée dans les questions de sûreté car les gens de mer participent directement au transport international de marchandises. Ils sont donc des cibles potentielles mais aussi des facteurs de risques ayant aisément accès à l'ensemble des zones portuaires.

[354] Code ISPS, partie A.

[355] OMI, Guide pour la sûreté maritime et la code ISPS, références des responsabilités des gouvernements sur les mesures relatives à la sûreté maritime, Edition 2012, p.p. 15-20.

En décembre 2002, l'OMI invita l'OIT à poursuivre le développement des pièces d'identité des gens de mer qui devraient inclure un document à but professionnel, un document de sûreté vérifiable et un certificat d'information[356]. En dehors de la carte professionnelle des gens de mer, il existe bien d'autres éléments tels que le livret professionnel maritime délivré gratuitement au marin par l'autorité maritime. Il mentionne les brevets et diplômes, les visites médicales d'aptitude à la navigation, l'engagement et la stabilisation du marin dans son entreprise, sans contenir aucune appréciation des services rendus ni aucune indication sur le salaire[357].

Lors de sa 91ème session à Genève, du 09 au 11 juin 2003, l'OIT a adopté la convention révisée sur les pièces d'identité des gens de mer, établie par le groupe de travail OMI/OIT. Cette convention prévoit une pièce d'identité uniforme et globale qui permettra l'identification sûre et vérifiable des gens de mer. Elle fut ensuite présentée à Genève entre le 08 et le 17 décembre 2003 à une réunion tripartite d'experts sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports, pour recevoir leurs observations et leurs recommandations. Le texte en résultant, conforme aux dispositions du code ISPS, est examiné par le Conseil d'administration de l'OIT lors de sa 289ème session qui se tiendra en mars 2004, et par le comité de sécurité maritime lors de sa 78ème session.

Ce texte prévoit que la « pièce d'identité des gens de mer sera d'un modèle simple, établie dans une matière résistante, compte tenu des conditions particulières qui peuvent régner en mer et sera lisible à la machine SID (Seafarers Identity Documents) ». La carte d'identité des gens de mer n'est pas un passeport, mais plutôt une carte professionnelle délivrée seulement par le pays de nationalité du marin ou l'Etat dans lequel il est résident permanent, et comportant une photo digitale, des éléments énumérés à l'annexe, une empreinte digitale traduite sous forme de code-barres bidimensionnel. Cependant, avec le développement de la biométrie, la technologie la plus répandue pour les documents d'identité est une image faciale stockée dans une puce électronique sans contact. Elle doit être accompagnée d'un passeport pour toute descente à terre en cas de transit terrestre des gens de mer[358]. Certaines données biométriques pourront y être implantées. Les Etats membres devront enregistrer dans une base de données électroniques les délivrances, les suspensions et les retraits de pièces d'identité. Si les Etats sont libres de fixer les procédés relatifs à la délivrance des pièces d'identité, la convention prévoit toutefois des prescriptions minimales, y compris en matière de contrôle de

[356] Résolution n°8 de la Conférence Diplomatique sur la Sûreté Maritime de l'OMI.
[357] Convention du travail maritime, article 14. Convention OIT n°22 de 1926, article 8.
[358] La révision de la convention n°185 de l'OIT de 2003 relative à la pièce d'identité des gens de mer (PIGM), cette convention a révisé celle du n°108 de 1958.

la qualité. Une évaluation indépendante du fonctionnement du système de délivrance devra être effectuée tous les 05 ans, les rapports de ces évaluations devant être communiqués au Bureau International du Travail.

Un marin, titulaire d'une pièce d'identité délivrée conformément aux dispositions de la convention, sera autorisé aussi rapidement que possible et à moins qu'il n'existe des raisons manifestes de douter de l'authenticité de la pièce d'identité, à entrer sur le territoire de l'Etat membre dans le port duquel il vient d'accoster, lorsque cette entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire ne pouvant excéder la durée de l'escale du navire. L'autorisation d'entrée a également pour conditions que le navire remplisse les formalités à son arrivée et que les autorités n'aient aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre public ou de sûreté nationale.

La possession de cette pièce d'identité supprime l'obligation de détenir un visa pour être autorisé à descendre à terre. Tout Etat membre doit veiller à ce que sa législation rende cette disposition applicable.

1.2. 2. L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).

Les 161 pays membres de l'OMD, en réponse aux préoccupations constantes relatives aux activités terroristes internationales exprimées lors de la réunion du G8, ont adopté en juin 2002 une résolution concernant la sûreté et la facilitation des échanges de la chaine logistique internationale. La résolution a créé un groupe d'étude international, composé d'experts, qui sont chargés d'examiner les données nécessaires aux administrations douanières pour identifier le fret à haut risque tout en facilitant les échanges licites de marchandises. Pour ce faire, l'OMD collabore étroitement avec toutes les autorités compétentes, les organisations intergouvernementales etc., notamment le G8[359], l'OMI, l'AIEA[360], Interpol[361], ou encore le World Shipping Council[362]. Sa mise en application aura pour but de protéger, d'une part le commerce international contre les attaques terroristes et, d'autre part la chaine logistique internationale de son utilisation pour le transport frauduleux d'armes de destruction massive pour des visées terroristes.

Dans le cadre de cette résolution, l'OMD a commencé à travailler en partenariat avec certains acteurs clés aboutissant à :

[359] Groupe de 07 pays de discussion et de partenariat économique (Allemagne, canada, États-Unis, France, Italie, japon et Royaume-Uni).
[360] Agence internationale de l'énergie atomique.
[361] Organisation international de police communément abrégée Interpol, créée le 07 septembre 1923 dans le but de promouvoir la coopération policière internationale, siège situé à Lyon (France).
[362] Conseil maritime mondial

Une nouvelle convention d'assistance mutuelle administrative en matière douanière, qui permettra à la douane d'échanger des renseignements essentiels avant l'envoi des marchandises.

Des directives pour le développement de lois nationales relatives à la collecte et à la transmission de données douanières.

Un modèle de données douanières de l'OMD et la liste des éléments de données essentiels à l'identification des marchandises à haut risque.

De nouvelles procédures relatives aux renseignements préalables concernant les marchandises.

Des directives concernant des accords de coopération entre les membres de l'OMD et le secteur privé en vue de renforcer la sécurité de la chaine logistique.

L'amélioration de la stratégie de l'OMD en matière d'information et de renseignement y compris le fonctionnement de son réseau de bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement (BRLR).

Une nouvelle banque de données de l'OMD sur les technologies de pointe fonctionnant sur internet permettant aux membres de l'OMD d'identifier les technologies capables de détecter les envois illicites de marchandises et la contrebande.

Un nouvel accent est mis sur l'utilisation de la technologie.

« L'ensemble de ces outils et mesures permet aux administrations des douanes, pour la première fois, de gérer en partenariat avec les autres services les risques en toute efficacité grâce aux renseignements préalables transmis par voie électronique et aux méthodes développées en matière d'analyse du renseignement. De telles améliorations représentent une réelle opportunité pour l'amélioration et la garantie de la sécurité, mais aident également les entreprises à rendre les opérations commerciales licites, plus prévisibles et à les faciliter. En envisageant l'avenir, nous devons mettre ces mesures en œuvre et avoir recours aux dernières technologies, et celles-ci combinées avec une nouvelle approche reposant sur la gestion des risques peuvent réellement être efficaces. Je sais que les orateurs se concentreront principalement sur les avancées technologiques réalisées dans ces domaines. Je souhaite dès lors mettre l'accent sur l'importance de ces développements et sur le fait qu'il conviendra d'intégrer toute utilisation future de la technologie dans l'approche reposant sur l'analyse de risques et sur le renseignement développé par le Groupe d'action. Les pays en développement

notamment ont besoin d'assistance pour pouvoir intégrer ces progrès de la technologie dans leurs procédures de contrôle. Le renforcement des capacités sera un facteur essentiel »[363].

La gestion des risques devient donc un élément essentiel de la lutte pour la sûreté des échanges commerciaux. L'OMD est même allée plus loin dans ce sens en publiant une plaquette sur la gestion des risques afin de sensibiliser les différents acteurs. Pour enfin souligner l'action de l'OMD au niveau des régions, se sont ainsi tenus des séminaires dans les différentes zones économiques du globe, qui se sont parfois soldés par l'adoption de déclarations officielles renouvelant le soutien des Etats membres de l'OMD et félicitant le sérieux et la qualité de ses réalisations[364].

1.2. 3. Le Bureau Maritime International (BMI).

Crée en 1981, le BMI est un des 03 bureaux de la division spécialisée de la Chambre de Commerce Internationale, appelée ICC Commercial Crime Services. Soutenu par l'OMI, il a la tâche de prévenir la fraude dans le commercial international et les transports maritimes, de réduire le risque de piraterie et de participer au renforcement des lois en vue de protéger les équipages.

Le BMI suit le parcours des cargos et des cargaisons[365] en vérifiant notamment que ceux-ci arrivent dans les ports de destination. L'essentiel de son travail se résume à une activité de conseil sur la manière de réduire l'exposition des entreprises à la fraude et aux fautes professionnelles. En cas de fraude ou de piraterie, il conduit des enquêtes avec comme objectif la poursuite judiciaire des auteurs et la réparation du préjudice subi.

De plus, il exerce d'autres fonctions :

Il authentifie les connaissements suspects et d'autres documents.

Il transmet l'information, collectée auprès de sources commerciales, gouvernementales et internationales sur les crimes maritimes.

Il offre des conseils.

Il propose aux victimes de transactions frauduleuses des moyens de s'en dégager et de minimiser le dommage.

Il attire l'attention sur les dangers du crime maritime et propose des formations pour les contrer.

---

[363] Extrait du discours de M. Michel DANET, secrétaire général de l'OMD, Salon et forum mondial des douanes, Budapest, Hongrie, 22 au 24 septembre 2003.

[364] Du 10 au 11 octobre 2002 à Nicosie, Chypre. Du 02 au 04 avril 2003 à Yokohama, Japon. Du 29 au 30 avril 2003 à Cancun, Mexique. Du 15 au 16 mai 2003 à Vilnius, Lituanie. Du 12 au 14 janvier 2004 à Dakar, Sénégal ; ce séminaire s'est achevé sur la déclaration de Dakar. Site : www.wcoomd.org

[365] Pour suivre les cargos, le BMI utilise un système satellitaire très performant appelé SHIPLOC.

Le BMI a également donné une nouvelle définition de la piraterie, confirmant sa nature criminelle. Il s'agirait « ***de l'acte de monter à bord d'un navire quelconque 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*** ».

Il ne produit pas à proprement parler de réglementation pour lutter contre les actes illicites commis en mer, mais son objet fait de lui un acteur particulier et inévitable de la sûreté maritime.

1.3. L'application des nouvelles[366] conventions internationales : Cas des USA et de l'Union Européenne (UE).

Le nouveau dispositif adopté lors de la conférence de décembre 2002 aux Nations Unies se traduit par des amendements à la convention SOLAS de 1974[367], complétés par une série de 11 résolutions[368]. En effet, les modifications apportées à la convention SOLAS sont les suivantes :

Modifications du chapitre V (sûreté de la navigation) qui accélèrent le calendrier d'installation de l'équipement AIS (Automatic Information Systems ou Systèmes d'identification automatique).

Le chapitre XI déjà existant est renommé XI-I (Mesures spéciales pour accroître la sûreté maritime). La réglementation XI-1/3 est modifiée : désormais le numéro d'identification du navire (numéro OMI) doit être marqué de façon visible et permanente sur la coque et à l'intérieur du navire. De plus, la nouvelle réglementation XI-1/5 oblige les navires à être munis d'une Fiche Synoptique Continue (CSR) délivrée par l'Etat du pavillon, retraçant l'histoire du navire.

Création et intégration d'un Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (code ISPS), intégré dans un nouveau chapitre XI-2. Ledit code dont l'entrée en vigueur était fixée au 1er juillet 2004, est divisé en 02 parties telles que nous l'avions sus émis. A titre de rappel, la partie A comporte des mesures à caractère obligatoire, tandis que la partie B ne contient que des recommandations sur l'idéale manière de répondre aux exigences de la partie A.

Selon ce code, assurer la sûreté des navires et des IP est d'abord une activité d'évaluation des risques, ensuite de détermination des mesures appropriées et enfin de management des

[366] Nouvelles, parce qu'elles ont été révisées et amendées.
[367] Originellement, elle fut initiée à l'issue du naufrage de Titanic.
[368] Les 2 parties du code ISPS et les 9 résolutions.

risques. L'objectif du code est de fournir un outil normalisé et durable d'évaluation de ces risques, permettant ainsi aux Etats d'identifier les faiblesses des navires et des IP afin d'y remédier efficacement[369].

L'évaluation des risques nécessite en premier lieu une évaluation de la sûreté des IP au travers de trois phases. D'abord, il faut identifier et évaluer quels sont les actifs et les infrastructures essentiels pour l'IP, et ceux qui, s'ils étaient endommagés, pourraient entrainer une perte significative ou importante en vies humaines ou porter atteinte à l'environnement ou l'économie de l'IP. Ensuite, il faut identifier les menaces pesant sur ses actifs et infrastructures pour hiérarchiser les mesures de sécurité à prendre. Enfin, les vulnérabilités du port doivent être prises en considération au travers de ses faiblesses en matière de sécurité physique, d'intégrité de la structure, de procédures administratives, de systèmes de protection et de communication, etc. qui pourraient servir de cible. Une fois cette évaluation de la sûreté achevée, l'Etat contractant peut évaluer les risques avec précision. Cette évaluation devra être régulièrement faite et s'accompagnera de la tenue de registres des activités à la sûreté.

La menace pesant sur une IP ou sur un navire sera qualifiée par l'Etat signataire grâce à un niveau de sûreté approprié, qui sera expliqué dans le sous-titre suivant[370]. Le niveau de sûreté, une fois fixé, entrainera l'application de mesures de sûreté spécifiques.

Ce concept de management du risque s'incarne dans le code ISPS au travers d'exigences pratiques minimales :

Désigner les officiers de sûreté pour les navires et les IP ainsi qu'un agent de sûreté au sein de la compagnie.

Etablissement des plans de sûreté des navires et des ports par les officiers de sûreté. Ces plans soumis à l'approbation de l'administration, indiqueront quelles sont les mesures de sûreté prises pour fonctionner constamment au niveau de sûreté I et celles qui seront promptement mises en place lors des passages aux niveaux II et III. Avant de pouvoir pénétrer dans le port, le navire devra établir que son dispositif de sûreté rejoint les exigences fixées par l'Etat du port au travers du niveau de sûreté.

Installer des équipements spéciaux (exemples : alarmes, éclairages extérieurs, etc.)

Contrôler les allées et venues.

Contrôler les activités des personnes et des cargos.

S'assurer que les systèmes de communications dédiés à la sécurité sont prêts à fonctionner.

[369] OMI, Guide pour la sûreté maritime et le code ISPS, Responsabilité en matière de sûreté des installations portuaires, Edition 2012, p. 41.

[370] UN (absence de menace, exploitation normale du navire) pour un niveau normal, DEUX (menace particulière imprécise ou plausible, les entrées sont moins autorisées dans le port) pour un niveau moyen et TROIS (menace clairement identifiée probable ou imminente, les entrées et les sorties ne sont plus autorisées) pour un niveau élevé. Voir OMI, Guide pour la sûreté maritime et le code ISPS, Etablissement et Communication du niveau de sûreté, Edition 2012, pp. 35-36.

Instaurer des dispositions particulières pour les liaisons entre le port et le navire. Ainsi, tout navire devra posséder un certificat de sûreté délivré par son Etat, indiquant qu'il respecte les obligations énoncées au chapitre XI-2 partie A de la convention SOLAS. Pendant l'entrée dans un port, il pourra être effectué une série de contrôle sur décision de l'Etat du port réceptif[371].

La réponse logique à une menace étant de diminuer les faiblesses et les vulnérabilités, le code fournit plusieurs façons d'atteindre cet objectif. Les navires feront l'objet de procédures de surveillance, de délivrance, de certification et de contrôle pour s'assurer que des mesures relatives à la sûreté ont été prises. Ce système se fonde sur le système de contrôle, considérablement étendu pour l'occasion, prévu dans la convention de 1974. Les IP devront également fournir à leur Etat contractant des informations relatives à la sûreté, qui seront transmises à l'OMI.

Les Etats sont responsables de la tenue et du bon déroulement de toutes ces opérations. Les Etats contractants sont donc invités à prendre toutes les mesures pour finaliser dès que possible les modifications législatives et administratives nécessaires, au niveau national, à l'entrée en vigueur des dispositions adoptées lors de la Conférence[372]. Il est recommandé que ces modifications soient achevées en avance pour permettre aux sociétés privées et aux IP de se mettre aux normes dans les délais. L'OMI a la charge de développer des instructions générales pour la formation des officiers (ou agents) de sûreté, les procédures de contrôle et les organisations de sûreté, ainsi que d'établir des standards de performance pour les systèmes d'alarme des navires, pour les systèmes d'identification et de suivi (tracking) à longue distance.

D'autres résolutions furent adoptées lors de la conférence de décembre 2002. La 5ème fixe des objectifs en matière de coopération et d'assistance interétatique, au travers notamment du Programme de Coopération Technique Intégré, pour l'entrée en vigueur, dans les délais, dans tous les Etats contractants des dispositions prévues dans la convention. La résolution 7 souligne que les dispositions obligatoires ne sont qu'un minimum et invitent les Etats à aller plus loin.

Cependant, en matière de promotion de la sûreté maritime, *la volonté des Etats-Unis est de toute évidence de rester à l'initiative des mesures (de la partie B du code ISPS) pouvant prendre un caractère obligatoire dans le futur, à la différence*[373] *de l'U.E. qui a décidé de*

[371] Réglementation du chapitre XI-2/9.

[372] Selon la résolution n°6, il n'est pas possible de repousser l'entrée en vigueur du code ISPS.

[373] Deux points divergents entre les USA et l'UE :
UE = Partie B contraignante aujourd'hui **&** Moins d'accord des mesures unilatérales des USA.

mettre déjà en application la partie B du code ISPS comme obligation contraignante. Les Etats-Unis ont choisi de promouvoir des mesures volontaires fondées sur la coopération entre Etats (ne pas appliquer pour le moment la partie B comme contrainte mais plutôt ajouter ses mesures unilatérales), ces initiatives ne sont pas sans poser un certain nombre de problèmes (du fait que les américains ont pris des mesures unilatérales au-delà de ce qui a été convenu à l'OMI et que la partie B soit déjà appliquée comme contrainte par l'UE) et l'Union Européenne a engagé des actions pour tenter de les résoudre[374].

1.3. 1. Les mesures unilatérales et complémentaires américaines.

En réaction à l'urgence du renforcement des mesures de sûreté des transports maritimes, le Sénat et la Chambre des députés des Etats-Unis ont adopté en novembre 2002, la loi 107-295, relative à la sûreté des transports maritimes américains. L'essentiel de ses dispositions sur la sûreté maritime se trouve dans la première partie et vise principalement à transposer, en droit américain, les modifications sur la sûreté de la Convention SOLAS et le Code ISPS. La loi sur la sûreté des transports maritimes américains comprend plusieurs mesures nouvelles qui vont au-delà de ce qui a été convenu à l'OMI[375]. La règle des 24 heures de préavis et l'obligation de visas pour les équipages figurent parmi les plus significatives[376].

1.3. 1.A. La règle des vingt-quatre heures de préavis.

En vertu de la règle des 24 heures en vigueur depuis le 2 décembre 2002, les américains exigent que des informations électroniques préalables soient soumises au service des douanes et de la protection des frontières des Etats-Unis pour tous les conteneurs transportés vers et depuis les Etats-Unis. Cela signifie qu'ils reçoivent les informations relatives au transport maritime entrant, 24 heures avant le départ de la cargaison d'un port étranger vers les Etats-Unis. Cette procédure permet aux autorités américaines d'évaluer le risque potentiel d'un transport de conteneurs prévu à destination des Etats-Unis. L'exigence d'informations préalables se fonde sur le principe selon lequel la décision relative au risque doit être prise, autant que possible, bien avant l'arrivée. Parmi ces indications obligatoires figurent

USA = Partie B contraignante demain **&** Ajout des mesures unilatérales.

[374] Tenter de résoudre les problèmes (par des négociations) que posent la position des USA en voulant agir seul par des mesures complémentaires dites volontaires aux dispositions déjà établies par les organisations et institutions maritimes internationales.

[375]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, 454 p.

[376] Toutes ces règles réunies ne font que freiner la circulation des travailleurs en mer à cause des contrôles, tandis que moins de contrôles œuvrent à la circulation plus intense.

l'itinéraire, les chargeurs et le port de chargement, la description exacte des marchandises, la liste de colisage, le poids, et bien d'autres choses encore.

1.3. 1.B. Les visas individuels pour les équipages.

Le 13 décembre 2002, le Département d'Etat des États-Unis a diffusé une proposition de réglementation, la loi de 2002 sur le renforcement de la sécurité aux frontières et la réforme des visas d'entrée, pour mettre fin à l'attribution de visas sur la base de listes d'équipage et exiger des marins étrangers qu'ils formulent des demandes individuelles de visas de non immigrant, afin de satisfaire aux nouveaux critères obligeant l'apposition d'indicateurs biométriques sur les formulaires de visa. L'attribution de visas pour des listes d'équipage sert généralement à accélérer la procédure d'entrée pour des travailleurs comme les marins et les équipages aériens qui sont amenés à séjourner temporairement à l'étranger dans le cadre de leur travail. Des marins dépourvus de visas individuels, de documents d'identification en bonne et due forme, non-inscrits sur la liste d'équipage pour les visas et/ou qui étaient simplement ressortissants de certains pays[377] ou possédaient certaines nationalités se sont vus empêchés de débarquer dans un grand nombre de ports américains.

1.3. 1.C. Le programme de sécurisation des conteneurs (CSI).

Le programme CSI a été lancé en juin 2002. Il vise à externaliser les contraintes de contrôle antiterroristes en vérifiant, depuis le port d'embarquement ou dans le pays de chargement, l'origine et les caractéristiques des marchandises ainsi que l'identité des chargeurs et des réceptionnaires. Certains conteneurs à destination des États-Unis sont contrôlés par des douaniers américains avant que le porte-conteneurs ne quitte le port d'origine. Les contrôles sont effectués conjointement avec les autorités locales et trouvent leur fondement juridique dans des déclarations bilatérales[378]. Les ports signataires des accords CSI acceptent la présence des douaniers américains, en contrepartie de quoi, ils bénéficient d'un avantage comparatif par rapport aux ports non agréés car l'entrée des importations en provenance des ports CSI est facilitée. Tous les conteneurs identifiés comme étant à haut risque seront inspectés avant leur chargement dans un port CSI ou, s'ils proviennent d'un port non agréé à la CSI ils seront inspectés à leur arrivée aux Etats-Unis. La CSI repose sur les principes suivants :

[377] Ressortissants des pays qui ne sont pas dans les accords de circulations libres ou pays qui nécessitent des visas pour leurs ressortissants afin d'entrer aux USA, ce sont généralement les africains, les asiatiques…)

[378] C.-à-d. que chacun ou le port d'embarquement et de débarquement s'accordent de manière à ce que chacun respecte les règles de sécurité internationales d'un côté et de l'autre côté surtout celles imposées par les USA.

Identifier et inspecter les conteneurs présentant un risque potentiel d'utilisation par le terrorisme.

Scanner, contrôler et évaluer (examen préalable) les conteneurs avant leur chargement à destination des Etats-Unis en utilisant des technologies d'investigation sans ouverture des conteneurs (ce qui suppose l'affectation des douaniers américains dans les ports étrangers).

Promouvoir l'utilisation de conteneurs sécurisés ou concevoir des conteneurs sûrs et pouvant faire l'objet d'un traitement informatique avec des moyens technologiques développés pour examiner rapidement les conteneurs.

1.3. 1.D. Le Custom-trade partnership against terrorism[379] (C-TPAT).

Le C-TPAT[380] est un programme créé en coopération entre les douanes américaines, les importateurs américains, la communauté des chargeurs, des transitaires et des transporteurs internationaux, permettant de garantir aux adhérents que leurs chaînes d'approvisionnement ne sont pas utilisées par les terroristes pour l'acheminement de leurs armes. Ce programme fait partie de la stratégie multicouche américaine de sécurisation de ses approvisionnements. Il a été développé concomitamment à la CSI pour prendre en compte toutes les étapes du processus commercial, du chargement (dans l'usine) au transport puis la distribution. Il vise les segments non couverts par le programme de sécurisation des conteneurs (CSI), c'est-à-dire de l'usine au port maritime et de l'entrée aux Etats-Unis jusqu'à la livraison aux distributeurs. En d'autres termes, il vise à faire mettre en œuvre par les partenaires les politiques, les plans et les procédures propres à assumer l'intégrité de l'ensemble de la chaine logistique[381]. Les partenaires doivent signer un accord par lequel ils s'engagent à :

Procéder à une évaluation de la sûreté de la chaine logistique en respectant les principes directeurs du C-TPAT, définis par les douanes et les professionnels du transport (exemples : acconier, manutentionnaire portuaire, agent de transit, agent de sûreté, affréteur, etc.). Ces principes portent sur la sûreté des procédures, du personnel, du transport, la sûreté physique, l'éducation et la formation, le contrôle des accès et les procédures relatives aux manifestes d'embarquement.

Transmettre aux douanes un questionnaire sur le profil de sûreté de la chaine logistique.

[379] Partenariat douanier contre le terrorisme.

[380] Le partenariat commercial personnalisé contre le terrorisme.

[381] 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.

Etablir et mettre en œuvre un programme destiné à renforcer la sûreté de la chaine logistique, conformément aux principes directeurs du C-TPAT.
Transmettre les principes directeurs du C-TPAT aux autres sociétés intervenant dans la chaine logistique et s'employer à intégrer ces principes aux relations avec ces entreprises.
En contrepartie, les participants au C-TPAT risquent moins d'être visés par les inspections douanières et bénéficient de procédures douanières accélérées. Qu'il s'agisse du CSI ou du C-TPAT, force est de reconnaitre la volonté des États-Unis d'établir des nouveaux standards permettant des échanges internationaux par voie maritime de plus en plus sûrs. Cependant, rien à l'heure actuelle, ne permet de dire si de telles initiatives pourront un jour s'imposer sous la forme d'une révision de la convention SOLAS. En effet, quelle doit être l'attitude d'un transporteur international dont le chiffre d'affaires dans des ports américains n'est pas assez conséquent par exemple pour faire aux exigences américaines ? Doit-il se conformer aux nouvelles préconisations américaines et partant engager des dépenses particulièrement lourdes ? Pourrait-il à terme continuer à utiliser les ports américains ? Telles se présentent les contraintes que l'UE tente de résolver par des négociations.

1.3. 2. Cadre juridique de l'Union Européenne.

De nombreux documents réglementaires ayant été élaborés par le Conseil européen à partir des textes les plus récents, seuls les plus importants seront évoqués ici. La directive 95/21/CE du 19 juin 1995 concerne l'application des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions, aux conditions de vie et de travail aux navires faisant escale dans les ports ou les eaux relevant de la juridiction des Etats membres de l'Union Européenne[382].
Le règlement européen n°725/2004 du 31 mars 2004 adopté par l'UE, relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des IP, transpose les évolutions de la convention SOLAS en termes de sûreté (notamment le code ISPS) en droit européen et, précise aussi au point 04 de ses Considérants que « La conférence diplomatique de l'OMI a adopté le 12 décembre 2002 des amendements à la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS), ainsi qu'un code international relatif à la sûreté des navires et des IP (code ISPS). Destinés à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et des IP associées, ces instruments comportent des dispositions obligatoires, dont la portée de certaines dans la communauté devrait être précisée, ainsi que des dispositions à valeur de

[382] ARA B., 2014, Sécurité maritime : vers l'élaboration d'une stratégie européenne, in Note d'analyse du GRIP, p.p. 15-22.

recommandations, dont certaines devraient être rendues obligatoires au sein de la Communauté ».

Sur la base du code ISPS, il vise ainsi l'adoption de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime en établissant des normes communes pour l'interprétation, la mise en œuvre de contrôles au sein de l'UE, en rendant toutefois certaines recommandations de la partie B obligatoire ; exemples les navires des passagers qui réalisent des voyages nationaux aux cours desquels ils sont amenés à se trouver à plus de 20 mille des côtes et d'autres catégories de navires réalisant des services intérieurs (expéditions des marchandises par les membres de l'UE), le font sur la base d'une évaluation de sûreté réalisée par chaque Etat membre.

Pour renforcer le système global de la sécurité maritime dans les eaux communautaires, de manière à réduire les risques d'accident maritime, la pollution par les navires et les décès en mer, ainsi qu'assurer les lieux de refuge, les audits des sociétés de classification[383], le contrôle des navires par l'Etat du port et celui des niveaux de formation, une agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)[384] a été instituée, conséquente au Règlement (CE) 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n°1406/2002. Le but premier est de veiller à ce que les États membres aient un niveau de sûreté adaptée[385].

Enfin, les nouvelles mesures imposées par la révision de la convention SOLAS et la mise en œuvre du code ISPS, ou des mesures envisagées par les États-Unis et l'UE permettent de renforcer la culture de sûreté dans le monde des transports maritimes internationaux. Il est alors intéressant de s'arrêter sur les modes de gestion des risques dans les transports maritimes d'une part en précisant les intervenants dans le domaine et d'autres parts en procédant à l'étude des documents exigés en transport maritime.

1.4. Intervenants et documentations de la sûreté maritime.

1.4. 1. Les intervenants[386] de la sûreté maritime.

Les gouvernements peuvent autoriser les ***organismes de sûreté habilités (RSO)*** à exécuter certaines tâches à l'égard des IP et des navires. En ce qui concerne les personnels précisément, il convient de souligner que la compagnie exploitant un ou plusieurs navires est tenue de désigner un ***agent de sûreté de la compagnie (CSO),*** ainsi qu'un ***agent de sûreté***

[383] Organisation privée qui établit et applique des normes et standards techniques concernant un projet de construction navale, la construction elle-même, puis l'inspection des navires et tout au long de la durée d'exploitation du navire.
[384] Créée à Bruxelles en juillet 2003 et, située dans la ville de Lisbonne au Portugal, est instituant une Opérationnelle depuis 2003
[385] BODHUIN O., 2007, Le concept français de sauvegarde maritime: genèse et actualité, in Bulletin d'Études de la Marine, pp. 39-42.
[386] OMI, Guide pour la sûreté maritime et le code ISPS, Partie A, responsabilité des exploitants de ports, des IP et des navires, Edition 2012, p. 137, 147 et 149.

pour chacun de ses navires (SSO). L'agent de sûreté de la compagnie veille à ce que l'évaluation de sûreté du navire soit correctement faite, qu'un plan de sûreté par navire soit préparé et, qu'il soit approuvé par l'administration de l'Etat du pavillon[387]. Il doit être précisé que l'agent de sûreté de la compagnie et le personnel compétent à terre doivent avoir une formation spécifique adaptée à la sûreté maritime et posséder les connaissances nécessaires à cette spécialisation suivant les recommandations de la seconde partie du code ISPS. L'agent de sûreté du navire doit être, quant à lui, désigné à bord de chaque navire, afin d'y assumer les responsabilités liées à ses fonctions. Il met en place des exercices particuliers (formation à titre de rappel des règles de sûreté) permettent de compléter et d'adapter de façon périodique les exigences sécuritaires et sûretaires des navires et des IP[388].

Un agent de sûreté de l'IP (PFSO)[389] est par ailleurs désigné dans chaque IP et peut en couvrir plusieurs autres. Le PFSO réalise à la fois la formation de base des agents de sûreté et des personnels chargés de tâches spécifiques sur l'IP, puis du suivi de leur pratique à travers des exercices et entrainements, lesquels peuvent d'ailleurs inclure les autres responsables et opérateurs du même site. ***L'agent de sûreté du port*** *(**ASP** : Port Security Officer)* quant à lui, n'existe dans les ports européens que du fait de la directive 2005/65[390]. Le spécialiste prestataire de service (RSO) désigne enfin un organisme possédant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, habilité à mener une activité d'évaluation, de vérification, d'approbation et de certification, aux termes de la première partie du code ISPS.

1.4. 2. La documentation dédiée à la sûreté maritime.

Une documentation spécifique est affectée à la sûreté maritime[391]. Il existe ainsi plusieurs types de documents qui concernent l'IP, les navires et les fonctionnaires habilités à monter à bord des navires. Il s'agit principalement des évaluations et des plans de sûreté, du certificat international de sûreté des navires, des registres de sûreté et de la déclaration de conformité qui sont abordés au niveau de la pratique internationale.

[387] Suivant la dimension ou l'importance de cette compagnie, plusieurs agents de sûreté peuvent d'ailleurs être nommés et affectés à des navires identifiés.

[388] Résolution A.1079 (28) du 04 décembre 2013, Recommandations relatives à la formation du personnel et à la délivrance des brevets, p.p. 22-24.

[389] Agent de sûreté principal de l'IP, responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'IP, ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et ceux de la compagnie (§ 21.8, première partie du code ISPS).

[390] Certaines extensions apparaissent dorénavant dans d'autres pays afin de renforcer la sûreté des plus grands ports et d'y faciliter l'ouverture européenne comme par exemple au Maroc, avec le port de Tanger Méditerranée (Tanger Med).

[391] OMI, Guide pour la sûreté maritime et le code ISPS, Edition 2012, ibidem.

Peut-être en premier lieu mentionnée l'évaluation de la sûreté de l'IP (PFSA : Port Facility Security Assessment), qui est un élément essentiel faisant partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du ***plan de sûreté de l'IP*** effectuée par le gouvernement contractant ou par un RSO. Chaque gouvernement contractant doit faire effectuer la sûreté de toute IP de son territoire fournissant des services aux navires réalisant des voyages internationaux. L'évaluation devra inclure la détermination de la menace perçue pour les installations et les infrastructures portuaires, l'identification des points vulnérables possibles, ainsi que le calcul des conséquences d'incidents. Un plan de sûreté de l'IP (PFSP : Port Facility Security PLan) est également rendu obligatoire pour chaque IP. Il peut être préparé par un RSO et prévoir 03 niveaux de sûreté, et doit être approuvé par le gouvernement contractant par la délivrance d'une déclaration de conformité de l'IP (SCPF : Statement of Compliance of a Port Facility).

L'évaluation de la sûreté du navire (SSA : Ship Security Assessment) est un préalable à la rédaction du ***plan de sûreté du navire***[392]. Elle porte sur l'identification des mesures, des procédures et des opérations de sûreté existantes, l'identification et l'évaluation des opérations de bord essentielles à protéger, l'identification et la probabilité de survenance des menaces contre les opérations essentielles afin d'établir et de donner un ordre de priorité aux mesures de sûreté et l'identification des points faibles, des facteurs humains compris, de l'infrastructure, des politiques et des procédures. Un plan de sûreté du navire (SSP : Ship Security Certificate) est rédigé pour chaque navire, sur la base de l'évaluation de la sûreté. Tout plan de sûreté doit être accompagné de l'évaluation de la sûreté sur la base de laquelle il a été mis au point.

Le certificat international de sûreté du navire (ISSC : International Ship Security Certificate) indique que le navire satisfait aux prescriptions du code ISPS autrement dit aux exigences réglementaires internationales[393]. Ce certificat est présenté à chaque contrôle des autorités habilitées à cet effet par leur gouvernement. ***La déclaration de sûreté*** (DOS : Déclaration of security) désigne par ailleurs un accord conclu entre un navire et un port spécifiant les mesures de sûreté que chacun devra appliquer durant le séjour du navire. ***Des registres de sûreté/des activités*** (SSR : Ship Security Records) sont enfin visés dans le plan de sûreté notamment pour la formation, les exercices et les entrainements, les menaces contre la sûreté et les incidents de sûreté, les infractions aux mesures de sûreté, les changements de niveau de

[392] Le plan de sûreté du navire désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transports, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté. §2.1.4, Première partie code ISPS.

[393] OMI, Guide op cit., Partie A, p. 319.

sûreté, la communication liée à la sûreté du navire en cas de menace spécifiques à l'encontre du navire ou des IP où il se trouve ou où il avait précédemment fait escale. Il rapporte aussi des audits internes et autres examens (tels que l'évaluation de la sûreté du navire et son plan de sûreté), la mise en œuvre des amendements et les entretiens des matériels de sûreté du bord. Ces registres des activités prévues dans le plan de sûreté d'un navire doivent être conservés à bord de chaque bâtiment au moins durant une période minimale spécifiée par l'administration et doit pouvoir être présenté à toute réquisition des personnes[394] habilitées à le contrôler représentant le gouvernement contractant compétent. Il doit être également souligné que les gouvernements contractants sont invités à délivrer aux fonctionnaires du gouvernement (CSO, SSO, PFSO)[395] qui sont habilités à monter à bord des navires ou à entrer dans les IP dans le cadre de l'accomplissement de leur mission officielle des documents d'identifications appropriés[396].

Plusieurs niveaux de sûreté doivent être ici distingués comme nous l'avons déjà indiqué un peu plus haut. En effet, les gouvernements se trouvent dans l'obligation d'établir des niveaux de sûreté gradués de un à trois, ainsi que des recommandations sur les mesures de protection pour faire face à tout incident de sûreté. Ces niveaux prennent notamment en compte la crédibilité de l'information sur la menace corroborée, spécifique ou imminente, ainsi que les conséquences potentielles de l'incident de sûreté. Ils doivent notamment diffuser des consignes spécifiques, et fournir des renseignements liés à la sûreté des navires et des IP pouvant être une cible lorsqu'ils établissent un niveau de sûreté trois. En ce sens, ces niveaux de sûreté concernent tant les navires que les installations à terre.

En ce qui concerne tout *d'abord la sûreté de l'IP, il existe également 3 niveaux de sûreté*. Avec le niveau de sûreté UN, des mesures de sûreté minimale doivent seules être maintenues en permanence[397]. Au niveau de sûreté DEUX, des mesures de sûreté additionnelles appropriées sont en revanche maintenues pendant une période déterminée[398], en raison d'un risque accru d'incident de sûreté précisé au niveau un. Enfin au niveau TROIS, de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée et

---

394 Les personnes participant à la sûreté des transports maritimes doivent également obtenir un agrément. L'entreprise qui embauche un ou plusieurs agents de sûreté doit pouvoir justifier de la qualification, l'intégrité et de la fiabilité de ce personnel spécialisé. En France, il faut un agrément préfectoral pour occuper un poste lié à la sûreté.

395 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO), l'agent de sûreté du navire (SSO), l'agent principal de sûreté de l'IP.

396 MARTINEAU François et MARTIN Elodie, Défense et sécurité : le code ISPS, ADM, Tome IX, 2004.

397 Il s'agit en fait d'absence de menace, c'est le niveau auquel l'installation portuaire est normalement exploitée, c'est en quelque sorte le niveau de posture de sûreté permanente minimal. Des mesures appropriées permettent : I- de veiller à l'exécution toutes les tâches liées à la sûreté de l'IP ; II-d' y contrôler l'accès tout en la surveillent, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage ; III- de surveiller les zones d'accès restreint pour vérifier les autorisations des personnes présentes ; IV- de superviser la manutention de la cargaison et la manutention des provisions de bord ainsi que de veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

398 C'est un niveau devant être appliqué tant qu'il existe un risque accru envers la sûreté, suivant les mesures de protection additionnelles spécifiées au PFSP.

ce lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent (identifié), bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise évoquée au niveau un. C'est en somme le niveau exceptionnel applicable pendant la période de temps où l'incident de sûreté est probable ou imminent[399].

En ce qui concerne *par ailleurs la sûreté du navire*[400]*, tout navire est tenu de prendre les mesures correspondantes aux niveaux de sûreté établis* par les gouvernements contractants. Pour le niveau de sûreté un, la prise de mesures appropriées doit permettre de veiller à l'exécution de toutes les tâches relatives à la sûreté du navire, de contrôler l'accès au navire, l'embarquement des personnes et de leurs effets, de surveiller les zones d'accès restreints ainsi que les zones de pont et au voisinage du navire afin de s'assurer que seules les personnes autorisées y accèdent, de superviser la manutention de cargaison et provisions de bord, et de veiller à ce que le système de communication de sûreté soit disponible en cas d'urgence. Pour le niveau de sûreté deux, des mesures additionnelles de protection consignées dans le plan de sûreté du navire sont mises en œuvre pour chacune des activités prévues au niveau un ; tout en tenant compte des recommandations énoncées dans la seconde partie du code ISPS. Enfin avec le niveau de sûreté trois, des mesures spéciales de protection supplémentaires spécifiées dans le plan de sûreté de nature sont mises en œuvre pour chacune des activités énoncées au niveau un ; là encore tout en tenant compte des recommandations de la seconde partie du code ISPS. Des procédures sont prévues toutes les fois qu'un navire entre ou se trouve dans un port ayant établi le niveau de sûreté deux ou trois, lui permettant notamment de signaler les difficultés éventuelles posées par leur mise en œuvre. L'agent de sûreté de l'IP et celui du navire restent en liaison et coordonnent les mesures idoines. Lorsque le niveau trois est décrété, les IP sont tenues de suivre et d'exécuter les consignes spécifiées par l'Etat du port. Dans le cadre de cette mise en place de niveau de sûreté, l'agent de sûreté portuaire et celui du navire doivent rester en liaison et coordonner les mesures appropriées de sûreté lorsqu'un navire rencontre des difficultés à mettre en œuvre les mesures du plan de sûreté du navire.

Par ailleurs, il convient de souligner qu'à toutes ces réglementations sur la sûreté maritime, sont rattachés des manquements et des lacunes dans l'application des recommandations ou directives des institutions internationales.

[399] MARTINEAU et MARTIN, Défense et sécurité : le code ISPS, 2004, ibidem.
[400] OMI, Guide op cit, Evaluation de la sûreté du navire, p. 194.

1.5. La mise en œuvre de la compétence universelle contre les actes de piraterie.[401]

En droit international de la mer, l'idée de compétence universelle des Etats est une composante indissociable de la notion de piraterie. Elle est le fondement de sa répression, directement liée au fait que l'acte de piraterie est un crime commis, par définition, dans des espaces maritimes voire aériens internationaux. La haute mer et l'espace aérien sus-jacent (c'est-à-dire exclusivement l'espace aérien au-dessus de la haute mer, différent de l'espace aérien d'un Etat donné qui est sous la souveraineté dudit Etat), sont des espaces dans lesquels aucune souveraineté étatique ne peut s'exercer.

1.5. 1. Principe et contraintes d'une compétence universelle des Etats.

1.5. 1.A. Sur un plan général.

La notion de compétence universelle signifie que, dans un domaine où un tel titre juridique à agir est admis, le droit international public reconnait à tout Etat, au regard d'une infraction déterminée, la compétence d'appréhender son auteur et de le juger, quelle que soit sa nationalité, et quelle que soit celle de ses victimes[402].

La compétence universelle, ou titre universel à agir, est ainsi « l'aptitude reconnue aux tribunaux de tout Etat à juger des faits commis à l'étranger, quels que soient le lieu de l'infraction et la nationalité de l'auteur ou de la victime (*ubi te invenero, ibi te judicato : où je t'aurai trouvé, je te jugerai*)[403]». En matière de lutte contre la piraterie, il y'a là une dérogation majeure aux principes qui régissent le jeu de la compétence personnelle dans le sens de compétence qui s'attache aux personnes (nationalité de la personne/pirate appréhendé) des Etats en haute mer, qui est normalement régie par le principe de l'exclusivité de juridiction de l'Etat du pavillon. Dès lors que les forces navales de tout Etat ont le droit de s'emparer des pirates en mer ainsi que de leurs embarcations, tout se passe comme si ces derniers n'avaient pas de pavillon puisque le principe d'exclusivité de juridiction de l'Etat du pavillon en haute mer cesse par définition de s'appliquer dans cette hypothèse. Quoiqu'il

[401] Voir aussi : Terrorisme et actes de barbarie sur la base de la convention européenne pour la répression du terrorisme, Strasbourg 27 janvier 1997. (Art. 22-17 et 222-18 CP, art. 689-3 CPP).
Acte de terrorisme commis au moyen d'engins explosifs, convention de New-York du 12 janvier 1998 pour la répression des attentats terroristes. (Art. 421-1, 421-2 CP, art. 689-10 CPP).
Atteinte à la sécurité de la navigation maritime et aux plates-formes pétrolières, sur la base de la convention de Rome du 10 mars 1988. (Art. 689-5 CPP).

[402] Selon le droit international public, tout Etat ratifiant cette loi de la CMB de compétence universelle a bel et bien le droit en fonction de ses juridictions d'appréhender et juger l'auteur d'une infraction commise en haute mer seulement (c.-à-d. espace maritime soumis à aucune souveraineté d'un Etat), ou choisir d'extrader le criminel vers l'Etat de son pavillon afin qu'il soit jugé selon les juridictions de son pays. Par contre pour les Etats n'ayant pas ratifié cette loi de compétence universelle, n'ont le droit d'appréhender le navire criminel.

[403] Jean Salomon (dir.), dictionnaire de droit international public, Bruxelles éd. Bruylant/AUF, 2001, p. 212.

arbore, le pirate est pour ainsi dire un déclassé, il n'a pas de pavillon. Mais si ce n'est son navire, le pirate a, à titre personnel, une nationalité[404], ce qui permettra le cas échéant à l'Etat intercepteur de l'extrader vers son pays d'origine pour y subir les rigueurs de sa législation, si du moins ce dernier en fait la demande.

La question s'est posée de savoir si, dans un domaine où il n'existe pas au profit des Etats de compétence universelle organisée par voie de traité, il est possible d'en voir émerger une par la voie coutumière ? Ce fût jadis, précisément, le cas de la piraterie. Mais l'émergence de cette compétence universelle remontait à un temps séculaire où le droit international public, dans son état embryonnaire, relevait essentiellement d'un processus coutumier par accumulation ininterrompue de précédents (processus coutumiers non avérés dans des textes réglementaires) sur un temps relativement long générant de la part des Etats, au bout du compte, l'idée *« opinion légale »* de se conformer non plus à un simple usage mais à une véritable obligation internationale.

La question s'est posée à notre époque au regard des Etats qui s'attribuent de façon unilatérale un titre universel à agir contre certains actes criminels. La Cour internationale de justice y a répondu par la négative dans son arrêt du 14 février 2002 consacré à l'affaire dite « des mandats d'arrêts », opposant la République Démocratique du Congo (RDC) à la Belgique[405]. Cela renforce le caractère exceptionnel de la compétence universelle totale existant en matière de lutte contre la piraterie sur l'espace de haute mer.

Il n'a donc pas été admis à ce jour que, ce que l'on appelle le « phénomène social » générateur de la demande de normes et qui est considéré comme étant la base de tout processus coutumier, y compris dans la société internationale, puisse engendrer, spécialement en matière de compétence universelle, l'émergence de règles de droit international général allant au-delà de ce que prévoient les traités universels existants[406]. Il faut dire que s'agissant de compétence universelle l'affaire est grave et l'enjeu considérable.

[404] C'est-à-dire si le navire du pirate ne bat pavillon d'aucun Etat, mais le pirate lui, en tant qu'être humain a une nationalité précise et appartient donc à un Etat.

[405] Requête formée par la RDC au regard des lois belges de 1992 et 1999 qui instituaient un titre universel à agir particulièrement au large contre les crimes internationaux. La CIJ a nié l'existence d'une coutume internationale qui viendrait fonder la compétence universelle des Etats à poursuivre de tels crimes sans égard à la nationalité de leurs auteurs ni au territoire où ils ont été commis, ni au territoire sur lequel le prévenu est appréhendé.

[406] C'est-à-dire en compétence universelle, il n'a pas été permis à la société internationale de outrepasser les traités universels avérés par cet ancien mauvais processus habituel d'agir sans respecter les textes réglementaires puisqu'à l'époque ils n'existaient presque pas (texte vague, aucune précision), les lois ont été créées il faut dorénavant les appliquer.

1.5. 1.B. En matière de lutte contre la piraterie.

Le pirate, en raison de l'insécurité qu'il faisait peser sur la navigation maritime à des fins strictement privées et de lucre, a été considéré dès l'Antiquité comme l'ennemi de l'humanité. A son égard, le titre universel des Etats, apparu initialement selon un processus coutumier, est aujourd'hui prévu par l'article 105 de la Convention de Montego Bay : « Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les bien se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi. »

Les pirates qui ont effectivement commis leur forfait en haute mer et que l'on a capturés dans cette même zone, voire dans des eaux sous souveraineté dans le cas d'un droit de poursuite inversé[407], établi à titre exceptionnel par le conseil de sécurité des Nations unies dans le cas de la piraterie somalienne parce qu'il est directement contraire au droit international de la mer[408], peuvent être soit remis à leur Etat de nationalité ou encore à l'Etat côtier d'où ils sont partis pour leur attaque, soit à un Etat tiers, ou bien encore transférés à son bord par le navire de guerre intercepteur pour être ensuite amenés sur son territoire afin qu'ils y soient jugés.

1.5. 2. Les options offertes à l'Etat par la compétence/titre universel.

Le choix entre l'une ou l'autre de ces différentes options appartiendra à l'Etat qui se sera emparé de présumés pirates, en fonction d'un certain nombre de critères dont certains seront juridiques comme en matière d'extradition ou, en considération de l'existence ou non d'instruments de répression de ce crime particulier dans son ordre juridique national. Mais il pourra aussi s'agir de considérations politiques en fonction de ce que ledit Etat aura eu à souffrir lui-même ou non de l'action de pirates ou bien encore des pressions qui pourront

[407] Cette poursuite est appelée inversée parce que dans ce cas particulier, la poursuite a commencé de la haute mer vers la mer territoriale somalienne. Alors qu'en droit de la mer, la poursuite d'un navire privé en infraction par un navire de guerre (ou tout autre moyen d'Etat tel qu'un aéronef), dite *hot pursuit*, doit s'exercer exclusivement dans le sens allant de la mer territoriale de l'Etat où l'infraction doit avoir pris corps vers la haute mer et/ou sur la haute mer seulement. Elle doit de plus être continue et cesser dès lors que le navire poursuivi parvient à passer dans les eaux territoriales d'un autre Etat.

Par contre dans ce cas particulier de poursuite inversée réservée exclusivement à l'Etat Somalien, le navire d'un Etat autre que la Somalie, en poursuite d'un navire privé criminel, peut continuer sa poursuite même arrivé sur la mer territoriale somalienne jusqu'à l'appréhender, tout simplement parce que la Somalie avait adressé une note auprès du Conseil de sécurité des Nations Unies, disant qu'elle serait heureuse de recevoir une aide d'urgence internationale pour faire face à ce problème d'actes pirates qui règnent dans ses eaux territoriales somaliennes et des eaux internationales situées au large des côtes leur pays.

[408] Contraire parce que au 01 la poursuite est inversée et au 02 la poursuite s'arrête en haute mer si le navire d'Etat qui poursuit bat pavillon différent à celui de la mer territoriale franchie par le navire criminel pour s'enfuir.

Ce droit de poursuite inversé est précisément prévu, s'agissant de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie, par la Résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies du 02 juin 2008.

s'exercer dans sa direction par une ou plusieurs autres puissances estimant qu'elles détiennent des compétences prioritaires à juger les personnes appréhendées.

1.5. 2.A. Remise des criminels à la demande d'un Etat tiers.

« Remettre », est la première option est utilisée par l'Etat capteur de pirates lorsqu'il entend ne pas les rapatrier sur son territoire pour exercer lui-même la répression à leur encontre mais plutôt les remettre à un Etat tiers. Cela peut être le cas lorsque les pirates ont une provenance clairement identifiée et que l'Etat sur le littoral duquel ils ont leur base logistique souhaite les appréhender, ce qui suppose au demeurant que son système judiciaire offre des garanties de répression effective mais aussi de respect des standards internationaux en la matière (Respect des droits de la défense et respect de l'intégrité physique et morale des prévenus, etc.), autrement appelés en droit international « standards minimum de civilisation » (droit de l'homme).

1.5. 2.B. Jugement des criminels décidé par l'Etat capteur.

« Juger », est la seconde option en revanche, lorsque l'Etat capteur a été lui-même victime de l'action de certains pirates, à travers ses ressortissants et des navires battant son pavillon, il est plus volontiers enclin à les rapatrier sur son territoire afin d'exercer lui-même la répression. Au large de la Somalie, il en a été ainsi par exemple de la France ou des Etats-Unis. Les deux Etats ont de cette façon tantôt remis des pirates capturés à d'autres Etats de la région, tantôt rapatrié d'autres sur leur propre territoire afin d'exercer eux-mêmes la répression, parce que les prévenus s'en étaient pris à leur pavillon.

1.5. 2.C. Extradition des criminels vers leur territoire d'origine.

« Extrader », cette troisième option n'est pas aussi facile que l'on pourrait le croire, comme le témoignent la quasi-totalité des Etats du continent européen, pour ce qui est de la répression de la piraterie maritime. En effet, l'article 696-2 du Code de procédure pénale français prescrit que l'extradition peut être consentie aux gouvernements étrangers qui en font la demande eu égard aux personnes de nationalité étrangère faisant l'objet de poursuites et trouvées « sur le territoire de la République » ou de l'Etat intercepteur/détenteur des pirates.
De plus l'extradition ne pourra pas être accordée par tout pays lié par la Convention européenne des droits de l'homme, lorsque l'infraction est punie, par le droit pénal de l'Etat qui réclame l'extradition, « d'une peine ou d'une mesure de sûreté contraires à l'ordre public

du pays détenteur » : peine de mort, risques de mauvais traitements, ce qui serait contraire à l'article 3 de la convention européenne des droits de l'homme (CEDH). Néanmoins, l'extradition pourra être accordée si le gouvernement de l'Etat détenteur des pirates obtient du gouvernement de l'Etat requérant, l'engagement que la peine de mort ne sera pas requise ou si elle est prononcée ne sera pas exécutée. Mais la cour de Strasbourg demande aux Etats, avant toute extradition, de prendre de véritables garanties par écrit et non un accord simplement verbal de l'Etat bénéficiaire/requérant car lorsqu'un Etat est coutumier des mauvais traitements et plus encore lorsqu'il pratique la peine de mort, peut perpétuer ses mauvais jugements, comme l'a énoncé la cour dans son arrêt Saadi c. Italie de 2008[409]. L'extradition n'est en outre pas accordée par les pays membres de la Convention (CEDH) lorsque « la personne réclamée serait jugée dans l'Etat requérant par un tribunal n'assurant pas les garanties fondamentales de procédure et de protection des droit de la défense » (article 696-4 du code de procédure pénale : CPP).

La prise de conscience démontrée par les différentes autorités européennes et américaines sur les défaillances qui sévissent longtemps dans le transport maritime, est aussi l'objet d'inquiétude des Etats africains, notamment de l'Etat Congolais dans un contexte sous régional, par l'institution et l'accomplissement des règles relatives à la sûreté maritime dans le but de comprimer et lutter toutes conséquences funestes et désastreuses provoquées par les actes de terrorisme, de brigandage et de terrorisme, tel sera le socle de notre étude dans la prochaine section.

Section 2. Processus de consolidation d'un mécanisme de sécurisation maritime communautaire.

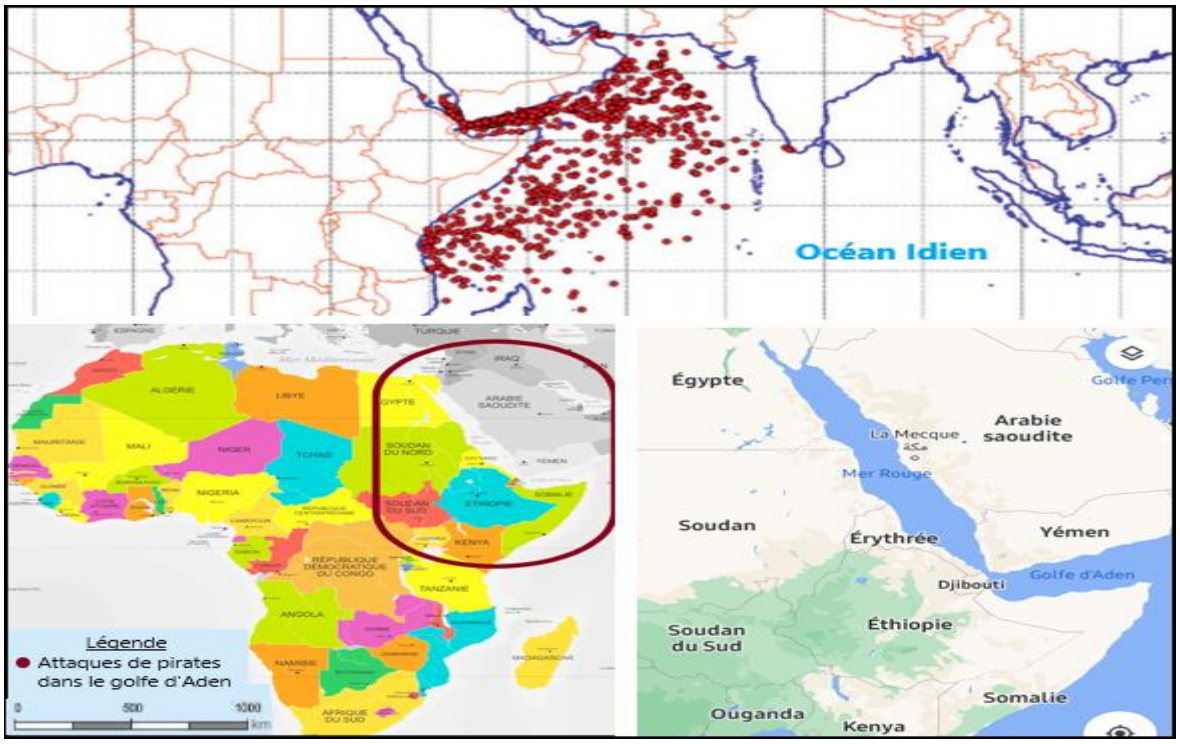
La piraterie est un phénomène récent en Afrique. En effet, aux environs de l'année 2005 elle s'est déplacée des mers de l'Asie du Sud-Est vers les côtes africaines[410] dans le golfe d'Aden – une zone clé pour la circulation maritime puisqu'elle commande l'entrée de la mer Rouge. Puis elle a fait des émules sur les côtes du golfe de Guinée (GG) – un espace important de production d'hydrocarbures en Afrique[411]. Le GG, qui s'étend du Sénégal à l'Angola, est devenu la troisième zone maritime à haut risque avec l'Asie du Sud-Est et le golfe d'Aden[412].

[409] CEDH, 28 février 2008, Grande Chambre, Saadi c. Italie, n°37201/06.
[410] Stefan Eklöf Amirell, La piraterie maritime en Afrique contemporaine, Politique africaine n° 116 - décembre 2009, 97 p.
[411] Thierry Vircoulon et Violette Tournier, Sécurité dans le golfe de Guinée: un combat régional, politique étrangère 3/2015, 161 p.
[412] Sur l'émergence de ce nouveau risque, lire «Le golfe de Guinée: la nouvelle zone à haut risque», International Crisis Group, Rapport Afrique n° 195, décembre 2012.

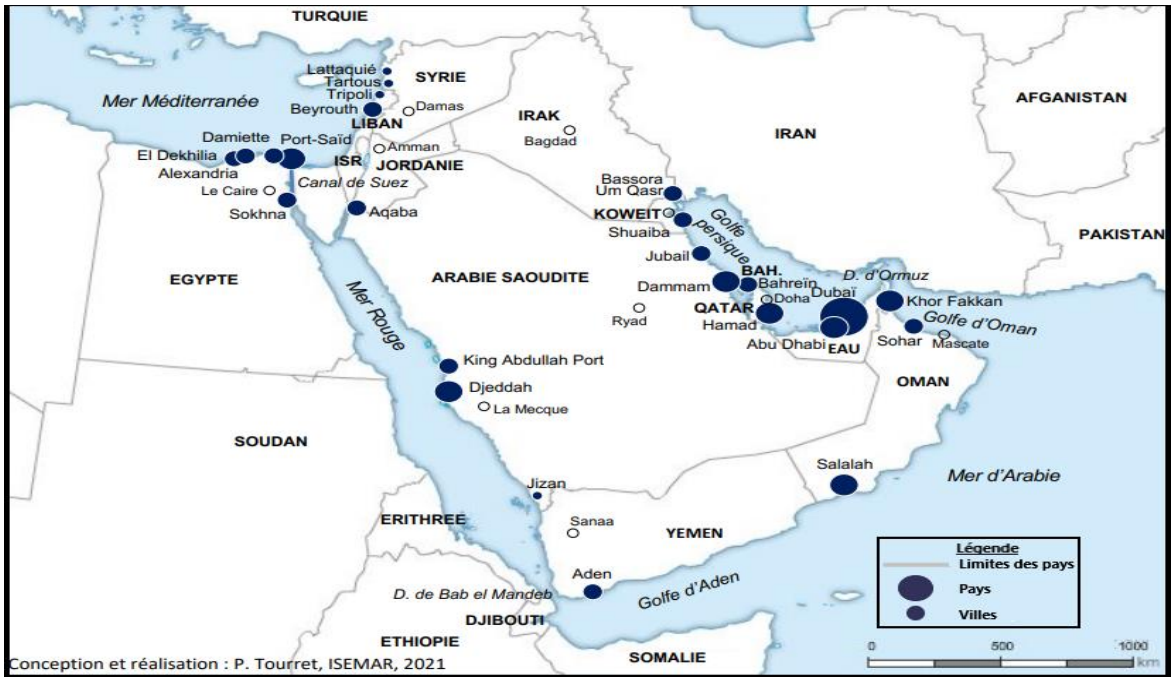
Pour le GG à l'instar du golfe d'Aden, les dimensions sociopolitiques du problème de la criminalité maritime sont similaires parce qu'ils ont chacun pour origine un Etat clairement identifié. La piraterie dans la Corne de l'Afrique s'est beaucoup plus développée en Somalie et pour le cas du GG beaucoup plus au Nigeria, que dans les autres pays d'Afrique. Cette montée avec acuité de ce fléau est exacerbée par les guerres civiles, l'extrême pauvreté et la surexploitation des ressources halieutiques, l'accaparement des rentes pétrolières par les dirigeants et les personnes morales étrangères, le développement de réseaux de contrebande de pétrole brut au niveau des pipelines[413] au point de viser les thoniers, les porte-conteneurs et les bateaux de plaisance[414].

[413] R. Middleton, «Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars», Chatham House, Briefing Paper, Africa Programme, octobre 2008.
[414] Thierry Vircoulon, op cit. 162 p.

Cartes n°16 et n°17. La piraterie dans le golfe d'Aden[415].



Carte 16, réalisation de Nice Michée ISSANG, 2020.
Source : François GUIZIOU et Bernard FRITSCH, juillet 2020



Source : Carte 17. ISEMAR, 2021.

[415] François GUIZIOU et Bernard FRITSCH, juillet 2020, la piraterie maritime : Quelques réflexions géographiques, Colloque «La piraterie : de la mer au cyberespace », Journées scientifiques de l'Université de Nantes, 5 et 6 juin 2014, 434 p et 436 p.

Soucieux de cette situation, la prise en compte de l'état des lieux des menaces enregistrées dans l'espace du GG et de leur projection dans le temps ont interpellé la conscience des Etats riverains du GG de réfléchir sur une approche de résolution communautaire de ce statu quo. C'est pourquoi pour renforcer la sécurité dans la zone, les Etats de l'Afrique centrale bordant le GG ont fait recours à la CEEAC pour l'ériger au rang de plateforme collective de prévention et de lutte contre les menaces d'origine côtière ou hauturière dans le GG[416]. D'où la formulation suivante de la vision de la CEEAC au sujet de cette préoccupation, en synergie avec d'autres acteurs du GG.

2.1. Les acteurs sous régionaux : Missions et formes de leur stratégie.

Selon les estimations, le littoral Africain s'étend approximativement sur 31 000 km et couvre près de 18 000 km[417]. À cette étendue, il convient d'ajouter la zone économique exclusive (ZEE), dont l'importance stratégique s'est accrue, depuis le début des années 2000, avec les appels de différents pays à l'expansion de leur territoire maritime, dans le cadre de la Commission des Nations Unies sur les limites du plateau continental[418].

La présence de champs pétrolifères au large de la quasi-totalité des États côtiers de la sous-région[419] et l'importance croissante du trafic maritime lié aux activités d'extraction, sont des traits marquants d'une maritimisation progressive de pans entiers de l'économie. Les ambitions pétrolières des États accélèrent par ailleurs le besoin de délimitation des frontières maritimes[420]. De même, la multiplication des attaques de navires voués à l'exploration et à l'exploitation pétrolières dans la sous-région a favorisé une prise de conscience des États riverains en faveur d'actions concertées pour lutter contre l'insécurité maritime. Pour surveiller les 7,8 millions de km² de ZEE que compte l'Afrique subsaharienne, il faudrait au moins 5 frégates et 7 aéronefs patrouilleurs de portée moyenne[421].

Cependant, dans le golfe d'Aden, le deuxième foyer de piraterie au large des côtes Est africaines et une zone clé pour la circulation maritime puisqu'il commande l'entrée de la mer

[416] Progressivement, la CEEAC s'est vue donner la responsabilité de développer des capacités de maintien de la paix et de prévention des conflits en Afrique Centrale. Source : conclusions de la conférence des chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEEAC à Malabo en 1999 dont la synthèse est consultable sur http://www.memoireonline.com, article du 2 octobre 1999.

[417] « Les défis sécuritaires du Golfe de Guinée », CEDEAO-CEEAC, juin 2013.

[418] La motivation principale des États côtiers à réclamer une extension du territoire marin est de s'assurer un accès privilégié aux ressources naturelles des fonds marins jouxtant leur territoire maritime. Selon l'article 76 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, le plateau continental d'un État côtier est le prolongement physique du continent sous la mer, et constitue la partie des fonds marins et de leur sous-sol sur lesquels un État côtier a une juridiction économique, au-delà de sa mer territoriale. C'est-à-dire, jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée sa largeur. Voir notamment Gérard Grignon, L'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins : un atout pour la France. Conseil économique, social et environnemental, 9 octobre 2013.

[419] Claire Kupper et Margaux Vaghi. Cartographie du pétrole en Afrique de l'Ouest. Note d'Analyse du GRIP, 14 janvier 2014, Bruxelles.

[420] « Des frontières maritimes du Togo désormais plus précises avec le Ghana et le Bénin voisins », Xinhua, 7 juillet 2011 ; Plus récemment « Côte d'Ivoire-Ghana : vers la fin du conflit frontalier? », Jeune Afrique, 21 février 2014.

[421] « Les défis sécuritaires du golfe de Guinée », CEDEAO-CEEAC, doc PDF, juin 2013.

Rouge, il a fallu un déploiement de 30 à 40 navires océaniques de différents pays[422], assistés de moyens de surveillance aérienne, pour améliorer la situation dans cette zone de près de 17 millions de km². Ce pourquoi, au regard des ressources navales dont dispose la sous-région, il semble impossible de patrouiller en permanence dans l'ensemble de son littoral[423].

Face à l'ampleur du phénomène de la piraterie au large des côtes somaliennes et aux difficultés rencontrées par la Somalie pour assurer le contrôle de ses eaux territoriales, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté plusieurs résolutions fondées sur le chapitre VII de la Charte des Nations Unies, suite à la demande de la Somalie adressée à l'ONU sollicitant l'assistance de la communauté internationale pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes[424]. L'exemple en image d'une opération Atalante[425] et de la force combinée 150[426].

[422] Outre la présence des forces navales de l'UE, déployées dans le cadre de l'opération Eunavfor Atalanta, et de forces de l'OTAN (Ocean Shield), des bâtiments d'autres pays, comme la Chine, la Corée du Sud, le Japon ou la Russie participent à la surveillance de cette zone maritime pour protéger leurs navires marchands. Voir notamment Olivier d'Auzon, « Golfe d'Aden: un succès tactique mais réversible », IntStrat, 4 février 2014.

[423] Voir les tableaux relatifs à la composition des forces armées des pays cibles de l'Observatoire : Architecture et contexte sécuritaire de l'espace CEMAC-CEEAC, Note n° 5 de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, 25 février 2014, p. 25-29.

[424]Les résolutions 2008 du Conseil de sécurité des Nations Unies et la situation spécifique de la Somalie

La **résolution 1816,** adoptée le 2 juin 2008, élargit la possibilité de la répression de la piraterie aux eaux territoriales de la Somalie.

Elle autorise, pour une durée initiale de six mois à compter de la date de signature de l'accord, *« les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement de transition somalien à pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie, dans le but de réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer ».* Les Etats sont habilités à *« recourir à tous les moyens nécessaires »,* tout en respectant *« les dispositions du droit international concernant les actions en haute mer ».*

Elle préconise aussi que tous les Etats coopèrent *« en vue de déterminer lequel aura compétence »* et prennent *« les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie ».*

Elle souligne cependant que ces mesures ne peuvent s'appliquer spécifiquement qu'au seul cas de la Somalie et elle subordonne les possibilités d'action de répression dans les eaux territoriales somaliennes, conformément aux règles de droit international applicables en haute mer, à la conclusion d'un accord entre le Gouvernement fédéral transitoire somalien et le Gouvernement de l'Etat intervenant.

La **résolution 1838** du 7 octobre 2008, puis **la résolution 1846** du 2 décembre 2008 ont prolongé cette autorisation pour douze mois supplémentaires tout en insistant sur la nécessité pour les Etats intéressés de participer activement à la lutte contre la piraterie.

[425] BOISSON Philippe, La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF n° 640, septembre 2003, pages 723-736.

La mission **EUNAVFOR Atalante** est une mission militaire et diplomatique mise en œuvre par l'Union Européenne, dans le but de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, une zone maritime mise à sac par des pirates qui lancent leurs attaques depuis les côtes somaliennes. La mission s'est déployée à partir du 8 décembre 2008. Elle a à sa disposition, selon les moments, entre 14 à 13 bâtiments appuyés par des avions de patrouille maritime et des commandos embarqués à bord des navires du Programme alimentaire mondial ravitaillant la Somalie. C'est une mise en commun de moyens multinationaux pour faire face à un fléau géographiquement limité, mais aux conséquences très lourdes pour l'ensemble du commerce par voie de mer

[426] BOISSON Philippe, DMF n° 640, 2003, op cit, p. 521-533.

La Combined Task Force 150 (CTF-150) est une force navale multinationale opérationnelle, basée à Djibouti depuis nov. 2002. Elle est coordonnée par l'opération Enduring Freedom et intègre une partie des navires de la 5ème flotte américaine. Créée pour surveiller, inspecter et arrêter les entités suspectées de terrorisme, elle réalise des opérations dans le nord de la mer d'Arabie et dans l'océan Indien de soutien de ladite Opération dans le cadre informel de la guerre contre le terrorisme. Ces activités sont qualifiées d'opérations de sécurité maritime (ASM). Le commandant de la task force est en rotation entre les différentes marines militaires, ces commandements durent en général entre 4 et 6 mois. La flotte se compose généralement de 14 à 15 navires.

Image 27. Arrestation des pirates par la force Atalante en Somalie, 2020.



Image 28. Illustration de la force combinée 150 dans l'Océan indien, 2020.



Source : www.défense.gouv.fr

Dans le GG, seul le Nigeria dispose d'un équipement permettant une certaine capacité de projection et de surveillance d'une partie de son espace maritime. Sa marine possède 2 frégates, 1 corvette, 4 navires côtiers d'attaque rapide, une douzaine de patrouilleurs côtiers, 2 avions de surveillance maritime et 5 hélicoptères[427].

La Guinée équatoriale s'est également lancée dans une politique de renforcement de son armement, se dotant d'une marine considérée comme la plus performante de la sous-région, juste après celle du Nigeria[428]. Outre une demi-douzaine de patrouilleurs neufs, la Guinée équatoriale possède une corvette achetée en Bulgarie, deux patrouilleurs océaniques israéliens, deux patrouilleurs et un grand bâtiment de débarquement et de soutien acheté en Ukraine[429]. Le fleuron de la marine équato-guinéenne, une frégate de 2 500 tonnes acquise auprès de l'Ukraine en janvier 2012, dénote par sa puissance de feu aux regards des normes de la région[430]. Compte tenu de l'étendue de l'espace maritime de la Guinée équatoriale, de ses frontières avec le Cameroun, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe, et de ses champs pétroliers offshores, le renforcement des capacités militaires du pays est devenu un enjeu particulièrement sensible.

[427] Nigerian Navy Equipment, Global Security.
[428] « Africa's richest nation ready for war », Africa Defense journal, 2 juillet 2012.
[429] « Les marines du continent africain », Mer et marine, 13 mars 2013.
[430] À savoir un canon de 76 millimètres, deux mitrailleuses automatiques de 30 mm et deux hélicoptères.

Bien que toutes les marines de la région multiplient les commandes de navires[431] pour répondre aux besoins de sécurisation de leurs espaces maritimes, les capacités de patrouille en eaux profondes et de surveillance aériennes restent dérisoires pour l'ensemble des pays riverains du GG. De vastes étendues des côtes africaines demeurent par conséquent des espaces de faible contrôle. La persistance d'attaques en 2013[432] et 2019[433] en est une illustration.

Au regard des défis sécuritaires du GG, le choix stratégique qui semble à terme s'imposer aux États de la sous-région, du moins ceux qui pourraient prétendre au statut de puissance régionale, pourrait être celui de se doter d'une véritable marine océanique, susceptible de mener des opérations d'envergure interrégionale et pouvant être mobilisée à des fins multiples, plutôt que de se contenter de capacités en vaisseaux côtiers à autonomie limitée. Quittant leur épicentre du delta du Niger, une partie de la piraterie s'est en effet déplacée des côtes nigérianes vers les eaux des autres pays riverains au cours de ces dernières années en l'occurrence le Cameroun, qui est un pays limitrophe du Nigéria. Ce phénomène est une des conséquences des opérations de surveillance menées par la marine nigériane, qui est de loin la plus dotée/équipée de la sous-région. En réponse à la flambée d'actes de piraterie sur les côte béninoises, entre 2010 et 2011, les marines du Nigeria et du Bénin avaient initié à partir de septembre 2011, des patrouilles conjointes de surveillance au large du Bénin, entraînant à nouveau un déplacement d'une partie de la piraterie vers l'ouest du GG, vers les côtes togolaise et ivoirienne qui, pour sa marine a acheté 40 navires à la France en janvier 2014[434]. Ces patrouilles maritimes conjointes constituent un modèle de coopération entre États dans la lutte contre la piraterie, mais elles restent pour l'essentiel une solution temporaire.

Une stratégie à long terme suppose une coordination à l'échelle de tous les États riverains, seule en mesure de limiter la mobilité des pirates et de les empêcher à se réfugier dans les zones non couvertes par des dispositifs efficaces de surveillance[435]. Elle devra s'accompagner inexorablement d'une adaptation des législations locales, la plupart des États de la sous-région ne disposant pas de cadres juridiques appropriés relatifs aux opérations en mer ou n'ayant pas

[431] Olivier Caslin, « Les marines africaines s'équipent », Jeune Afrique, 30 septembre 2013.

[432] Selon le Bureau maritime international 51 attaques ont été signalée dans le golfe de Guinée en 2013 : soit 2 dans les eaux territoriales du Gabon ; 1 au large du Ghana ; 1 au large de la Guinée ; 4 au large de la Côte d'Ivoire ; 31 au large du Nigéria ; 2 au large de la Sierra Leone ; 3 au large de la RDC et du Congo-Brazzaville ; et enfin 7 au Togo.

[433] Selon l'organe de centralisation des alertes en cas d'attentat, 127 attaques ont été signalées dans le golfe de Guinée tel qu'il est indiqué dans le tableau n°5 de ce document.

[434] Il s'agit de la Côte d'Ivoire. Voir NDIAYE Mouhamadou Bamba, Trafic maritime : L'Afrique face à la modernisation de ses infrastructures portuaires et la gestion de l'insécurité maritime, 4 p.

[435] Michel Luntumbue, Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2017.

adopté de politiques concernant la lutte contre les actes de piraterie et les attaques à main armée contre les navires[436].

La CEEAC a été la première communauté africaine à se doter d'un programme relativement avancé de sécurité maritime. Dès 2009, la conférence des chefs d'État et de gouvernements de l'organisation, avait adopté le protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux des États membres en mer, préparé par le Conseil de paix et de sécurité (COPAX), qui suggérait par ailleurs une synergie avec la CEDEAO et la CGG. Un organe sous régional de sécurité maritime a été mis en place, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire, au Congo Brazzaville et pour l'Afrique de l'Ouest le CRESMAO basé à Abidjan. De même, un mécanisme de financement de la sécurité maritime a également été créé, censé fonctionner sur une fiscalité communautaire.

2.1. 1. La communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC).

2.1. 1.A. Vision de la CEEAC.

Le besoin énergétique croissant du monde, la raréfaction des ressources halieutiques en Europe et en Asie et la recherche des zones d'enfouissement des déchets toxiques de tous ordres, font du Golfe de Guinée une zone d'influence, qui attirera par ses atouts les grandes puissances militaires et économiques. Le Conseil des Ministres du COPAX[437], vu l'urgence provoquée entre autres par l'insécurité grandissante dans le GG, a la vision d'organiser la sécurisation de la zone CEEAC du GG par la communauté, partant du principe que la mer est un espace très fluide et qu'aucun Etat ne peut plus par lui-même en assurer le contrôle et la sécurité. Cette vision exprime dans les grandes lignes la feuille de route de la CEEAC dans le domaine de la sûreté maritime du Golfe de Guinée.

2.1. 1.B. Etude de faisabilité[438] : Mise en place d'un groupe de travail.

Dans le but de mettre en œuvre cette vision, on rappelle que le conseil des ministres du COPAX avait instruit le 26 février 2008 à Libreville au Conseil de Défense et de Sécurité

[436] Yapo Marina Madel, La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria. Programme de Bourses de recherche Nations unies-Fondation du Japon 2016-2017, décembre 2017, 18p.

[437] Conseil de Paix et de Sécurité d'Afrique Centrale est l'une des institutions de la CEEAC. Elle comprend 3 organes techniques : la FOMAC (Force Multinationale de l'Afrique Centrale) ; le CDS (Conseil de Défense et de Sécurité) ; et le MARAC (Mécanisme d'Alerte Rapide de l'Afrique Centrale). Le COPAX a donc pour mission globalement de veiller au maintien, à la consolidation et à la promotion de la paix, et de la sécurité en Afrique Centrale.

[438]Groupe d'Etude M19-08, « Etude sur la Stratégie de Sécurisation Maritime des Intérêts Vitaux des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CGG et la CEDEAO », octobre 2008, p.3. Le Contre-Amiral Gabonais M. SOSSA SIMAWANGO a été le Directeur de ce Groupe d'Etude M19-08. Voir aussi : CDS « Communiqué Final de la 9eme Réunion », décembre 2008, Kinshasa, p.3.

(CDS) d'élaborer des Termes de Références (TDR)[439] (c'est-à-dire élaborer une structure bien ordonnée à suivre pour la concrétisation de cette vision) pour une Etude visant à mettre en place cette stratégie communautaire[440]. Cette étude est intitulée : Stratégie commune de sécurisation des Intérêts Vitaux en mer des Etats de la CEEAC du GG, articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CEDEAO[441].

L'effet combiné des menaces d'origine maritime enregistrées dans le GG, puis de sa posture géopolitique et géostratégique ont conduit les Etats de la CEEAC à initier un concept de sécurisation maritime collective. Créée dans le but de préserver la paix, la sécurité et la stabilité dans le GG ; la CGG a le profil idéal pour répondre à cette attente (couver une stratégie maritime collective). Dans les faits, les Etats de la sous-région pour des raisons certainement stratégiques (propres à eux) vont préférer sortir de son hibernation (état non évolutif). La CEEAC, une union économique à la base, pour servir de matrice à leurs ambitions grandioses de sécuriser leurs espaces maritimes. Cependant, le COM, est un organe destiné à la mise en œuvre tactique de cette stratégie de la CEEAC, qui sera étudié parmi les sous-titres ultérieurs. Dans le but de fluidifier la compréhension de cette étude, il est nécessaire de présenter l'essentiel de cette stratégie.

2.1. 1.C. Stratégie de sécurisation maritime des Etats CEEAC du Golfe de Guinée.

Cette section constitue une synthèse des principaux éléments de la stratégie de sécurisation maritime communément adoptée par les Etats de la CEEAC. Un accent est porté sur la définition de ladite stratégie (1) avant d'en énumérer ses organes fonctionnels (2). Il est également judicieux de faire un bilan sur ses activités (3), sur son champ d'action maritime (4) et de la montée en puissante de la stratégie (5).

2.1. 1.C-1. Définition de ladite stratégie[442].

Cette stratégie est la coordination et la mutualisation des moyens nécessaires par les Etats de la sous-région, pour la Sécurisation maritime des intérêts[443] vitaux de ces derniers. Elle

[439] Un document qui définit comment l'étude doit être menée (durée, méthodologie, personnes qualifiées, espaces, moyens à allouer, etc.

[440] Stratégie de Sécurisation ou Stratégie comme définie dans les lignes suivantes (Section B, Partie I).

[441] A titre de rappel, Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest est un regroupement régional de quinze pays créé en 1975. Sa mission est de promouvoir l'intégration économique dans tous les domaines de l'activité économique, notamment l'industrie, les transports, les télécommunications, l'énergie, l'agriculture, les ressources naturelles, le commerce, les questions monétaires et financières, les questions sociales et culturelles etc. Les États-membres de la CEDEAO : Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.

[442] CEEAC, « Le Protocole Relatif à la Stratégie de Sécurisation des Intérêts Vitaux en Mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée », octobre 2009, Kinshasa, p.5.

[443] Niveau économique de chaque pays, niveau de sûreté des ports et expéditions, compétitivité des ports, etc.

consiste à mettre en place de façon concertée les mécanismes de gestion communautaire de l'espace considéré à savoir :

Echange et gestion communautaire de l'information, par la mise en place des mécanismes de recherche et d'échange des informations entre les Etats ;

Surveillance communautaire du Golfe de Guinée par la mise en place des procédures opérationnelles conjointes et des moyens interopérables de surveillance et d'intervention[444];

Harmonisation de l'action des Etats parties en mer, au plan juridique et institutionnel ;

Institutionnalisation d'une taxe communautaire, sur la base des mécanismes ;

Acquisition et entretien des équipements majeurs, pour garantir une capacité opérationnelle ;

Institutionnalisation de la conférence maritime des Etats parties au niveau de la CDS[445], afin de maintenir la mobilisation de tous les opérateurs et intéressés du milieu marin.

L'ensemble de ces éléments mentionnés ci haut oriente la stratégie telle qu'adoptée par la CEEAC.

2.1. 1.C-2. Missions de la stratégie.[446]

L'appellation officielle de ce mécanisme est *Stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux en mer de la CEEAC du GG.* Cette stratégie est mise en œuvre par le CRESMAC[447] basé à Pointe-Noire[448], qui a pour mission d'assurer la maitrise de l'espace maritime des Etats membres de la CEEAC du GG, notamment par : La protection des ressources naturelles et des zones de pêche artisanale maritime, la sécurisation des routes maritimes ; et la lutte contre :

L'immigration clandestine ;

Le trafic des drogues ;

La circulation frauduleuse des armes légères de petit calibre ;

La piraterie et la prise d'otage en mer ;

La pollution marine ;

Les navires sous normes et toute autre mission nécessaire à la mise en œuvre de la Stratégie.

L'analyse de ce paragraphe permet de conclure que cette stratégie entend faire face autant aux menaces de sûreté maritime que de sécurité maritime (navires sous normes). Cette double

[444] Les Unités navales des Etats Parties constituent un « Groupe naval CEEAC » dont le commandement est assuré de manière tournante (cas de la zone D activée en urgence). Source : CEEAC, « Accord Technique entre les autres Etats CEEAC et les Etats du Cameroun, du Gabon, de la Guinée Equatoriale et de Sao Tomé et Principe sur la Mise en Place d'un Plan de Surveillance pour la Sécurisation Maritime du Golfe de Guinée-Zone D », Yaoundé, mai 2009, p.5.

[445] Conseil de Défense et de Sécurité.

[446] CEEAC, op cit, p.6.

[447] Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale. Voir : CDS, « Communiqué Final de la 9eme Réunion », décembre 2008, Kinshasa, p.2.

[448] CEEAC, op cit, p.7.

casquette pourrait générer à l'avenir un conflit d'intérêt[449] au sein de la sous-région. Il s'agit de l'OMAOC, qui via le MOU d'Abuja[450] est censé répondre au sein de la sous-région de la lutte contre l'insécurité maritime. Il serait impérieux dès l'entrée de jeu de pouvoir clarifier l'interaction entre ces deux organes dans le but d'optimiser les ressources et de garantir une coordination à long terme.

2.1. 1.C-3. Organes fonctionnels de la stratégie[451].

Aux fins de l'exécution des missions ci-dessus, les organes civils et militaires suivants sont créés :

Le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC). Le CRESMAC est l'organe stratégique, il est rattaché au Secrétaire Général de la CEEAC.

Le Centre Multinational de Coordination (CMC). Le CMC[452] est l'organe de Planification et de mise en œuvre opérationnelle de la Stratégie. Il est situé à l'État-major des Armées de chacun des quatre Etats Pilote de Zone : Angola, Congo, Gabon, Cameroun.

Le Centre Opérationnel de Marine (COM). Le COM est en guise de rappel l'organe de mise en œuvre tactique de la stratégie. Il est situé dans chaque Etat membre (chaque Etat de la CEEAC a un COM).

L'organisation, les attributions et le fonctionnement de ces organes font l'objet de règlements intérieurs distincts. Les règlements intérieurs du CRESMAC et celui du CMC sont adoptés par le Conseil des Ministres du COPAX. Le COM de façon schématique pourrait être défini comme l'interface entre la chaine de commandement (politique puis militaire) de l'action en mer d'un Etat quelconque et ses unités nautiques (civiles et/ou militaires) déployées sur son champ d'action maritime. La répartition des zones d'action maritimes des Etats Parties de la stratégie fera l'objet du paragraphe suivant.

2.1. 1.C-4. Champ d'opérations maritimes de la CEEAC.[453]

La zone maritime de la CEEAC s'étend sur 3.307 km de la frontière de l'Angola avec la Namibie au sud (Lat. 17°28m27s S ; Long. 011°45m09s5 E) jusqu'à la frontière entre la Cameroun et le Nigeria (Lat. 04°43m15Sn ; Long. 008°31m41s E), soit une superficie totale d'environ 1.224.012,9 km2.

[449] Tout simplement parce que chaque Etat de la CEEAC se craignent ou se méfient pour pas que les décisions viennent remettre en cause leur objectivité ou mentalité.
[450] MOU : Mémorandum of Under standing (mémorandum d'accord)
[451] CEEAC, op cit, p.6.
[452] Centre Multinational de Coordination.
[453] CEEAC, op cit, p.7.

Pour les besoins de la mise en œuvre de la stratégie de sécurisation, la zone maritime de la CEEAC a été initialement subdivisée en quatre zones, puis en trois zones actuellement (tel qu'il est indiqué sur la carte n° 6) qui comprennent chacune un Etat pilote, comme ci-après :

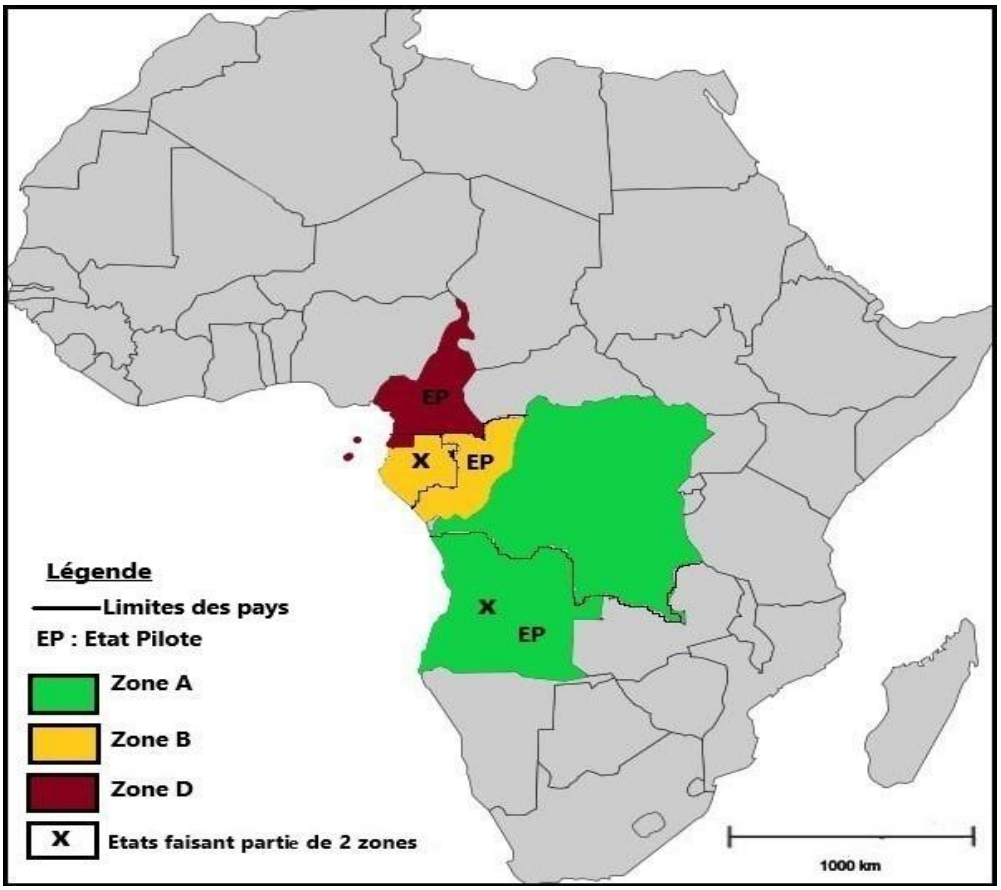
Zone A : Angola ; RDC. Etat pilote : Angola ;

Zone B : Angola ; Congo ; Gabon. Etat pilote : Congo ;

Zone D : Cameroun ; Guinée Equatoriale ; Sao Tomé et Principe ; Gabon. Etat pilote : Cameroun.

Il est à signaler que la zone D de la stratégie est frontalière avec le Nigeria, région du Golfe de Guinée la plus exposée aux actes de piraterie et de brigandage. Il est donc probable du fait de cette situation irréfutable que ce découpage maritime ait conféré 4 Etats à cette zone B par la suppression de la zone C.

Carte n°18. La subdivision des zones de la CEEAC.



Source : Réalisation de Nice M. ISSANG, 2020.

2.1. 1.C-5. Chronologie et bilan de la montée en puissance de la stratégie.

La nécessité de la mise en place d'un dispositif communautaire destiné à contrer l'insécurité grandissante dans le domaine maritime du GG part de la 2ème réunion du conseil des ministres du COPAX tenue le 26 février 2008 à Libreville[454] (Gabon). Au cours de cette réunion il sera instruit au Secrétariat Général de la CEEAC de diligenter une étude visant à proposer une stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du GG, articulée autour du COPAX, en synergie avec la CGG et la CEDEAO.

Les termes de références de cette étude sont validés pendant la 8ème réunion de la CDS du COPAX tenue le 02 mai 2008 à Yaoundé (Cameroun) et la stratégie qui en découle est adoptée lors de la 9eme réunion de la CDS tenue le 5 décembre 2008 à Kinshasa[455] (RD Congo).

La 3ème réunion du conseil des ministres du COPAX tenue à Brazzaville (Congo) le 27 février 2009 ne viendra qu'approuver et adopter cette stratégie proposée et le protocole qui s'y rattache. Compte tenu de l'urgence d'une réaction imposée par la situation dans la zone D, le conseil des ministres du COPAX du 27 février 2009 à Brazzaville recommandera aux ministres des Etats de la CEEAC de la zone D de se retrouver à Yaoundé pour signer un accord technique et lancer les premières opérations du plan de surveillance de ladite zone sous l'égide du secrétariat général de la CEEAC.

La suite des actes posés suivent la chronologie suivante (TDR validés):

La signature de l'accord technique relative à la surveillance maritime de la zone D à Yaoundé le 6 mai 2009[456] pour un démarrage des patrouilles conjointes le lendemain à Douala (Cameroun).

la signature du premier plan de surveillance dénommé SECMAR 1 par les chefs d'états-majors généraux de la zone D intervenu le 11 aout 2009 à Malabo (Guinée Equatoriale).

Le plan SECMAR 1 est activé le 16 septembre 2009 à Malabo par le regroupement des patrouilles du Cameroun, du Gabon et de la Guinée Equatoriale.

La 14ème session ordinaire de la conférence des chefs d'Etats et des Gouvernements de la CEEAC tenue à Kinshasa le 24 octobre 2009 a diligenté l'implantation du CRESMAC à pointe noire (Congo) et la mise en place d'un mécanisme de financement de la stratégie globale de sécurisation, ainsi que l'organisation d'une conférence maritime internationale dès le début de l'année 2010.

---

[454] CEEAC, « Accord Technique entre la CEEAC zone D et les autres Etats zone A et B sur la Mise en Place d'un Plan de Surveillance pour la Sécurisation Maritime du Golfe de Guinée- Zone D », Yaoundé, mai 2009, p.2.

[455] CEEAC, 2009, op cit, p.2.

[456] CEEAC, 2009, op cit, p.10.

Il est à noter que, contrairement à l'accord technique de la zone D qui a été signé et mis en œuvre suivant des procédés d'urgence, le protocole d'accord de la 3ème réunion du COPAX tenue à Brazzaville (27 février 2009) concerne tous les Etats de la CEEAC, de l'Angola au sud du Cameroun. Cette section (ou ce sous-titre) constitue simplement un recueil des principaux éléments de la stratégie de sécurisation maritime version CEEAC jugés pertinents à la compréhension globale de cette étude avec un souci de mise à jour permanent de ces éléments.

Depuis l'activation de la zone D par l'adoption du plan SECMAR 1, 6 navires des pays de la zone ont passé 435 jours en mer, entrainant la baisse des activités de piraterie. C'est avec un esprit de confiance que son Excellence M. Henri EYEBE AYISSI, Ministre des relations extérieures de la République du Cameroun, l'affirme lors de la 31ème session ministérielle du comité consultatif permanent des Nations Unies chargé des questions de sécurité en Afrique centrale. Durant cette session tenue à Brazzaville du 15 au 19 novembre 2010, il déclare que :

« Les statistiques indiquent, en effet, qu'entre 2007 et 2009, alors qu'on dénombrait, chaque année, plus d'une vingtaine d'attaques, celles-ci sont retombées dans la zone D au nombre de 5 pour l'année 2010 jusqu'en fin octobre. On peut donc logiquement affirmer que l'action SECMAR 1 est fortement sécurisante pour la zone D[457] ».

L'étude faite dans ce sous-pan sur la problématique sécuritaire dans le domaine maritime du GG sur fond d'une analyse géostratégique et géopolitique axée sur ses ressources naturelles montre bien la nécessité d'une prise de conscience collective de ses Etats côtiers. Ainsi la mise en œuvre puis la montée en puissance de la stratégie de sécurisation maritime communautaire couvée par la CEEAC est le vecteur de la volonté exprimée par ses Etats membres de s'approprier des ressources de leurs espaces maritimes.

Cette volonté des Etats membres de la CEEAC est très louable mais il ne faut oublier que les enjeux sont très grands et que la maitrise des mers exige technicité et moyens financiers éléphantesques. Or technicité et moyens financiers constituent généralement le tendon d'Achille de notre sous-région. Les études en cours sur le financement autonome de la stratégie par tous les acteurs sous régionaux opérant en mer (création d'une taxe maritime) est à notre avis une approche intéressante pour résoudre l'aspect financier de la mise en œuvre de la stratégie. Ensuite la mutualisation des moyens entre les Etats membres confortent également l'idée de diversifier les sources de financement[458]. Mais la technicité (formation du

[457] H. EYEBI AYISSI, « Déclaration lors de la 31ème Session Ministérielle du Comité Consultatif Permanent des Nations Unies Chargé des Questions de Sécurité en Afrique Centrale », Brazzaville, novembre 2010, p.5.

[458] En dehors des entrées pétrolières habituelles, les Etats créent plusieurs autres entrées financières telles que la création d'une taxe maritime et la contribution de chaque Etat.

personnel ; acquisition et maintenance du matériel nautique) est essentielle pour pérenniser le mécanisme car son impact est immédiat sur les activités dans le champ d'opérations. Cette étude essentiellement dominée par la nécessité d'une mise en place d'une réponse sous régionale collective à l'insécurité maritime du Golfe de Guinée puis une description des principaux éléments de la stratégie adoptée par la CEEAC doit être complétée par une étude sur le COM. Le caractère civilo-militaire de cet organe tel que stipulé par la stratégie maritime version CEEAC fait appel à des concepts militaires (navals), des termes techniques (technologie maritime) et du droit maritime mais, nous ne décrirons que l'essentiel.

2.1. 1.D. Mise en place d'un centre opérationnel de marine (COM).

Le caractère fluide de la mer et surtout l'impossibilité pour un Etat d'en assurer seul la sécurité ont conduit par ailleurs les Etats de l'Afrique centrale à s'organiser autour de leur communauté économique. L'objectif, clairement défini, est d'élaborer une stratégie de sécurisation de la zone maritime du Golfe de Guinée rattachée à leur communauté. Cette stratégie communautaire, dont le Congo abritera le siège, s'articulera autour d'un organe tactique : Le COM.

2.1. 1.D-1. Définition et missions d'un COM.

Comme sus évoqué, le COM est l'organe civilo-militaire chargé de la mise en œuvre tactique de la stratégie de sécurisation maritime des intérêts vitaux en mer de la CEEAC du GG. Voici une série de missions auxquelles doit répondre un COM suivant 02 domaines différents:

D-1.a. Missions militaires : Contrôleur opérationnel[459] des unités de la Marine nationale sur la façade atlantique.

Parmi les missions militaires assignées au COM, on peut citer :

Le suivi de l'évolution des opérations militaires en mer et la préparation des décisions de son autorité opérationnelle;

Le recueil du renseignement puis son exploitation pour la prévention et le traitement des crises sur le théâtre d'opérations maritimes ;

La tenue des tableaux de bord des moyens mis ou susceptibles d'être mis à son emploi

L'exécution et le contrôle des décisions prises par son autorité opérationnelle ;

[459] Le contrôleur opérationnel est responsable de l'exécution de la mission ordonnée par le commandant opérationnel. Il ne peut changer ni la mission, ni les moyens affectés mais doit renseigner les moyens et déterminer les taches à exécuter et rendre compte au commandant opérationnel de chacun des éléments engagés. Cependant le commandant opérationnel est l'autorité hiérarchique qui fixe une mission, y affecte les moyens, en suit l'exécution et désigne par la suite son contrôleur opérationnel. Au dernier niveau d'exécution se trouve le commandant sur zone (ou commandant tactique, exemple commandant d'un navire de guerre), il est désigné par le contrôleur opérationnel et est chargé de coordonner l'action des moyens sur place.

Le contrôle des opérations de visite ou d'arraisonnement en mer par les unités navales placées sous son contrôle opérationnel

En définitif, l'action du COM dans le concept militaire consiste à contrôler et coordonner les opérations militaires en mer au profit de son autorité opérationnelle.

D-1.b. Missions de service public : Coordonnateur interministériel de l'Action de l'Etat en mer.

De par sa dualité civilo-militaire, le COM est l'organe adapté pour les missions régaliennes de l'Etat dans le vaste domaine de service public en mer :

Le SAR (Search And Rescue)[460] : il est très intéressant pour la Marine nationale de coopérer avec l'Armée de l'Air à défaut de l'aéronautique navale dans le pays pour le SAR. Dans cette perspective, une opération de navalisation[461] des moyens aériens et de leurs équipages est indispensable ;

Le maintien de l'ordre public en mer (règlementation et suivi du trafic maritime etc.);

La protection de l'environnement ;

La coordination de la lutte contre les activités illégales (narcotrafic, pêche illégale; etc.);

La sauvegarde des personnes et des biens dans le milieu maritime.

Dans cet aspect, le COM est le centre de coordination des différents moyens nautiques et aériens (civils et militaires) de toutes les administrations qui concourent à l'action de l'Etat en mer dans le but de garantir à l'Etat ses pouvoirs de police générale en mer.

2.1. 1.D-2. Chaine fonctionnelle du COM et l'appui des forces navales étrangères dans le golfe de Guinée.

En gardant à l'esprit que le COM est ce lieu où sont assurées la coordination des interventions en mer, des administrations publiques engagées en mer et des opérations militaires, le COM comprend ainsi une chaine fonctionnelle (opérations). Pour être en mesure d'appliquer les lois et règlements afférents au domaine maritime du Congo, le COM doit étroitement coopérer avec une autre direction (Direction de Service Public en Mer) de type administrative, creuset de l'aspect juridique de son action. A l'instar des préfectures maritimes françaises qui sont constituées de deux divisions « Opérations : COM » et la division « Action de l'Etat en Mer :

[460] Search and Rescue (chercher et sauver) : La 2ème réunion sur la mise en place d'un centre régional de coordination de la recherche et du sauvetage maritimes et des centres secondaires de sauvetage dans la région du Nigeria tenue le 27 mars à Brazzaville a permis au Ministre congolais des transports maritimes et de la Marine marchande de suggérer la création d'un centre de coordination de la recherche et du sauvetage en Afrique centrale.

[461]Processus par le lequel un équipement ou un personnel est préparé ou habilité à travailler en mer.

AEM », les préfectures maritimes congolaises (instance départementale[462]) peuvent être constituées par adaptation au système administratif français, d'une Direction Opérations (à laquelle est rattaché le COM) et d'une Direction « Service Public en Mer ».

Cette chaine consiste à préparer, conduire, coordonner et suivre les opérations en mer. Le chef de cette chaine est dit le Directeur Opérations[463], son adjoint immédiat assure la continuité de l'action de cette direction et est appelé Commandant du COM. Il dispose sous sa responsabilité d'un certain nombre de divisions dont le but est de concourir directement à la permanence de l'action du COM dans un local aménagé pour cette optique: Salle de conduite des opérations (figure n°4). Dans le but de mener à bien ces opérations en mer, le Congo a déployé un convoi de huit navires patrouilleurs dans ses eaux territoriales, construits et livrés par la Chine entre 2009 et 2010[464].

Pour renforcer la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, où les actes illicites sont fréquents, la France a organisé une série d'exercices maritimes avec l'implication de 14 pays côtiers africains[465]. Baptisée African NEMO (Navy's exercise for maritime operations), cette opération portée par la France avec sept pays partenaires, dont les États-Unis, le Portugal, le Brésil et l'Espagne, ainsi que l'UE, est la première du genre et s'est déroulée du 3 au 10 novembre 2013. La France y a déployé deux navires, le BPC Mistral (2ème plus grand bâtiment de guerre français après le porte-avion Charles De Gaulle) et la frégate Ventôse pour lancer l'un des plus grands exercices de sécurité maritime depuis septembre 2013.

La logistique employée était composée d'une vingtaine de navires, de 05 aéronefs et de plusieurs centaines de forces de sécurité pour simuler des interventions en temps réel pour lutter contre les fléaux qui impactent le commerce maritime. Trois scénarios ont été envisagés, dont l'interception d'un navire piraté où interviennent les forces spéciales. Un rituel que souhaite instaurer la France et ses partenaires une fois par an. Les États-Unis appuient aussi les pays riverains dans le même type d'exercice, *l'Obangame Express*[466], avec une implication de la Naval Forces Africa (NAVAF).

A ce titre, le navire Mistral, bâtiment de projection et de commandement (BPC) de la marine française, a franchi les eaux ivoiriennes le 11 novembre, de retour d'un exercice de sécurité maritime avec ces 14 pays côtiers africains du GG. L'objectif était de renforcer les capacités

[462] Liée à Pointe-Noire qui est un département suivant la subdivision territoriale récente du Congo.

[463] Il est l'adjoint opérationnel du chef de l'instance départementale chargée de coordonner de l'action de l'état en mer. Par analogie au système français, cette instance départementale correspond à une préfecture maritime.

[464] JEUNE AFRIQUE L'INTELLIGENT, « Le Port Autonome de Pointe Noire », n° 2181, du 13 oct. 2011. Voir aussi NGODI Etanislas, « Etat des Lieux de la Piraterie Maritime au Congo Brazzaville : Piste de Réflexion », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010.

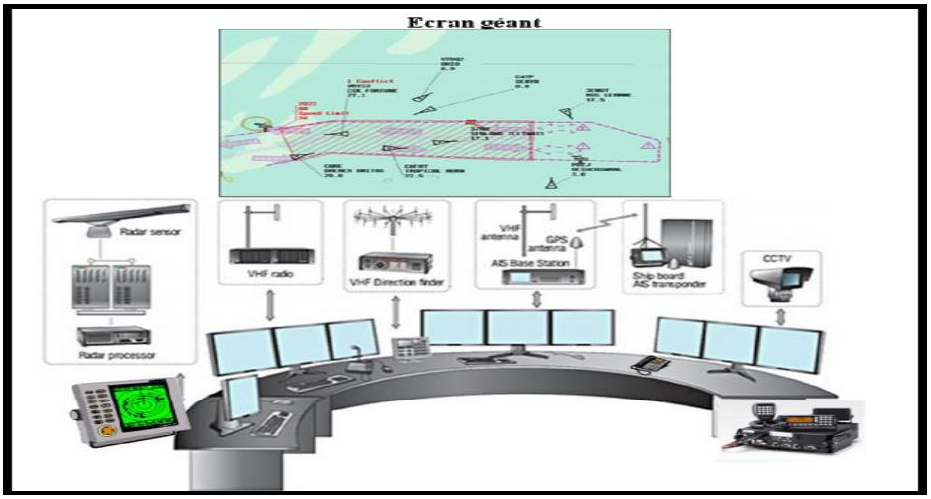
[465] Jeune Afrique, Golfe de Guinée : Des exercices militaires français pour lutter contre la piraterie et la pêche illicite, publié le 14 novembre 2018 à 14h46 | Par *Baudelaire Mieu* - à Abidjan.

[466] Exercice maritime organisé par l'United States NAVAL au profit d'une vingtaine de pays du GG.

opérationnelles, techniques et de formation des marines africaines souvent dépourvues de moyens. « *Nous avons mené de façon professionnelle et conjointe des opérations de sécurité maritime qui furent un succès. Un avion patrouilleur nous a appuyés pendant l'exercice, une initiative soutenue par l'UE*[467] », confie à Jeune Afrique le capitaine de vaisseau Vincent Sébastien, le commandant du BPC Mistral.

Abordant dans le même sens sur cet exercice militaire, « *la région a été durement bridée par la piraterie et la pêche illicite. Cet exercice de synthèse et de grande ampleur permet d'aguerrir nos forces pour apporter la riposte* », souligne le capitaine de vaisseau major Konan Boniface, le directeur général par intérim du Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO)[468].

Figure n°6. Illustration des outils de travail d'une salle conduite des Opérations du COM.



Source : Marine Nationale, Armée et Nation, 2010, 27p.

[467] Via le programme GoGIN (Gulf of Guinea inter-regional network) ayant pour objectifs le soutien à la coordination, aux pilotages et dialogues maritimes interrégionaux ou intersectoriels (19 pays du GG commençant par les zones D et E au fur et à mesure d'autres zones), aux techniques de visite, d'arraisonnement, de fouille et de visite grâce aux activités concrètes menées pendant la formation qui duré 4 ans de 2016 à 2019.
Le golfe de Guinée est essentiel pour l'Europe, environ 13% des approvisionnements en gaz et pétrole proviennent de cet espace. L'UE a des accords de pêche avec plusieurs pays de la zone.

[468] Jeune Afrique, GG, Mieu, ibidem. Voir aussi le site : www.expertisefrance.fr/ficheprojet

Planche n°3. Illustration de l'exercice Obangame Express de 2016-2019 dans les pays du golfe de Guinée.

Image 29 : accord entre les USA et le gouvernement congolais pour la formation des forces navales. Images 30, 31 et 32 : illustration de la formation des forces navales de certains pays du golfe de Guinée.



Source : www.navy-marine.forces.gc.ca ; www.lignededefense.blogs.ouest-France.fr

Tableau n°8. Profil des principaux acteurs opérationnels.

Officier Opération, officier de permanence opération	Officiers de lutte et OQA	Chef de Div. transmission
Le chef de Service et de Conduite des Opérations est un officier de marine ou spécialité Opération. Il est de préférence détenteur d'une formation de niveau Etat-major tactique[469] au minimum sinon supérieur. Des compétences avérées dans le cadre de la sécurité maritime seront d'un atout inestimable et du cadre juridique qui s'y rapporte. On entend par spécialité opération, une spécialité de préférence acquise dans une école navale ou dans une structure affilée ou similaire, qui s'appuie sur les connaissances relatives à la pratique de quart[470] en passerelle[471] ou central Opérations (CO)[472] (pour des marines ayant des navires qui en sont équipés). L'officier de permanence opération est du même profil que l'officier Opérations mais moins expérimenté que lui. De façon générale, cette spécialité a attrait à la conduite nautique d'un navire en tenant en compte des normes STCW de la convention de l'OMI. Cette recommandation est nécessaire pour ce genre de fonction car il est difficile de mieux commander un navire depuis la terre lorsqu'on ignore les contraintes de la conduite nautique d'un navire. Ce propos est mieux illustré par la citation de Y TASSEL affirmant que : « la mer, par sa nature propre, ajoute cruellement à la faute de l'homme. Là où sur terre la faute de l'homme produit un dommage limité, en mer la faute de l'homme mène à la catastrophe »[473].	Les officiers chef de service (surface et air) et l'officier de quart opérations doivent être du même profil de formation que l'officier opération mais à un niveau inférieur (cours de niveau 2) dans la branche Opérations. Ce type de formation est la base dans le commandement des activités et manœuvres s'effectuant sur le théâtre d'opérations maritimes. Tous ces officiers cités sont appelés officiers de lutte.	Des compétences en Systèmes d'Information et de communication sont nécessaires pour occuper de façon aisée cette fonction. Il doit être immédiatement secondé par des techniciens ayant des compétences avérées en maintenance et administration de réseaux informatiques. Une formation au moins de niveau 2 (master) dans les transmissions est nécessaire pour un rendement satisfaisant à une telle fonction.

Source : Marine nationale congolaise, Archives 2010. Réalisation de N. M. ISSANG, 2019.

[469] La formation des officiers de marine de branche Opération dépend d'un pays à un autre, la formation minimum étant celle acquise en formation initiale dans une école navale qui est immédiatement suivie par une formation dans la branche opération dans une école d'application (ou de spécialisation). Ces compétences sont entretenues sinon améliorées par la formation continue acquise en unité embarquée (affectation à un navire) au cours de la carrière. Pour certaines marines cette formation est par la suite complétée par un une formation de niveau 2 (appelée parfois Cours de perfectionnement) après une certaine pratique au sein des unités (2-3 ans). Puis intervient la formation de niveau d'Etat-major tactique pour l'emploi tactique des forces puis Etat-major stratégique pour l'emploi stratégique des forces. Chaque pays forme ses officiers de marine suivant sa propre stratégie.

[470] Quart est la fraction de temps pendant laquelle une équipe sur un bateau est de service ou de faction au commande, aux manœuvres, à la veille et à la sécurité d'un navire ou à son entretien, pour prévenir et éviter les abordages en mer, et surveiller la météo. Une journée est souvent découpée en 06 quarts par tranche en 24h.

[471] Passerelle est le compartiment d'un navire d'où l'on effectue la navigation sous les ordres (Lieu de surveillance du marin sur le bateau en mer/lieu où il est posté).

[472]Local du navire à partir duquel sont mis en œuvre les appareils de détection, les systèmes d'armes, sans oublier l'élaboration de la conduite tactique du bâtiment (navire).

[473] Qui veut simplement dire : la mer comparée à la terre est plus redoutable en cas de fausse manœuvre de ce qu'elle est par sa nature c.-à-d. vaste, profonde et éloignée des rives pour tout secours. Au-delà de la faute de l'homme, la mer augmente par ses complications et caprices naturelles les catastrophes. Voir Y. TASSEL, « Le Droit Maritime-un anachronisme », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Pédone, Tome XV, 1997, p.151.

2.1. 2. La communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

C'est en 2012 que la CEDEAO a créé sa première zone opérationnelle, la zone E, couvrant le Nigeria, le Niger, le Bénin et le Togo. Ce retard relève en partie de la perception répandue des défis maritimes de la région comme relevant des enjeux internes au Nigeria[474]. Les premiers actes de piraterie, au tournant des années 90 étaient-ils vrai liés aux revendications de mouvements politiques comme le Mouvement pour l'émancipation du delta (MEND)[475] du Niger, dont les actions ciblées contre le secteur pétrolier étaient justifiées par la volonté d'obtenir des autorités nigérianes, une meilleure redistribution des revenus pétroliers au profit des populations[476] des régions productrices[477]. Dans les faits, il semble que l'impasse régionale sur la question de l'insécurité maritime était aussi liée à la propension du Nigeria à repousser toute discussion au sein de la CEDEAO sur ses défis sécuritaires internes, particulièrement ceux touchant à son industrie du pétrole et à la région du delta du Niger[478]. C'est à la faveur de l'expansion de la piraterie nigériane vers les eaux territoriales d'autres pays riverains notamment togolaises, béninoises et ghanéennes que la portée régionale des défis sécuritaires a été reconnue, ainsi que la nécessité d'une coopération entre les États.

En novembre 2011, le Conseil de sécurité des Nations unies avait diligenté une mission d'évaluation sur la piraterie dans le golfe de Guinée, en réponse à la demande d'assistance des pays de la sous-région, formulée par le président béninois, Thomas Yayi Boni. Dans ses 02 Résolutions 2039 (du 29 février 2012) et 2018 (en 2011) le Conseil de sécurité avait encouragé la CEDEAO, la CEEAC et la CGG à développer, avec le soutien des Nations unies et d'autres partenaires, une stratégie régionale, ainsi que l'harmonisation des actions en mer de leurs États membres, l'élaboration ou le renforcement de leurs législations en vue de lutter contre la piraterie.

Les travaux conduits par les experts de la CEDEAO et de la CEEAC ont permis l'élaboration d'un Code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans la région du golfe de Guinée. Adopté par les chefs d'États de la région d'Afrique de l'Ouest et du centre le 25 juin 2013 à l'occasion du Sommet des chefs d'États et de gouvernement du golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité maritimes tenu à Yaoundé (Cameroun), ce Code de

[474] Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée, Friedrich-Ebert-Stiftung, décembre 2013, p. 24.

[475] Est un mouvement militant qui lutte contre l'exploitation et l'oppression des peuples du delta du Niger. Le MEND lutte particulièrement contre les compagnies pétrolières et contre le gouvernement fédéral nigérian. Ce mouvement se déclare prêt à utiliser les armes comme moyen de lutte.

[476] Souhaitant obtenir plus de la part des autorités nigérianes qui exploitent leur ressource naturelle, redistribution des parts des richesses naturelles (pétrole).

[477] Michel Luntumbue, Le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND) – Fiche documentaire, Note d'Analyse du GRIP, 7 octobre 2011, Bruxelles.

[478] Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, p. 39.

conduite constitue la base juridique de la coopération entre les Etats signataires. Il définit les modalités d'intervention, le partage des responsabilités et l'organisation pratique de la lutte contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre. Et, selon l'article 20 de ce Code, celui-ci prend effet, à l'égard des autres Etats (c.à.d. non signataires), aux dates auxquelles ils auront déposé leurs instruments d'adhésion au Code auprès de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG.

2.1. 3. La Commission du golfe de Guinée[479] (CGG).

Créée en 2001 à Libreville, la CGG est entrée en activité en mars 2007, avec l'installation de son secrétariat exécutif à Luanda (Angola). La CGG constitue un outil institutionnel permanent de coopération entre ces Etats riverains du golfe de Guinée afin de défendre leurs intérêts communs et promouvoir la paix et le développement socio-économique basés sur le dialogue et le consensus fondés sur des liens d'amitié, de solidarité et de fraternité. La CGG à laquelle se sont joints en 2008 le Cameroun et la RDC est ouverte à l'adhésion d'autres Etats de la côte atlantique de la sous-région du golfe de Guinée pour sa transformation en zone de paix et de sécurité. Elle compte à présent 08 États membres, dont 07 appartiennent à la sous-région de l'Afrique centrale (Angola, Cameroun, Congo-Brazzaville, Gabon, Guinée équatoriale, République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe) et un seul État issu de l'Afrique de l'Ouest : le Nigeria. La Commission est chargée de faciliter les consultations régionales afin de prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de la délimitation des frontières maritimes et de l'exploitation économique et commerciale des ressources naturelles à l'intérieur des frontières nationales[480].

La création de la CGG répond au besoin d'un mécanisme de consultation et de négociation pour gérer les menaces et les problèmes communs à la région notamment dans le domaine particulier de la sécurité maritime. La CGG apparaît comme un trait d'union entre la CEDEAO et la CEEAC et pourrait devenir l'institution focale pour faciliter l'harmonisation des politiques et des activités dans la région, ainsi qu'accompagner l'opérationnalisation des résolutions du Sommet de Yaoundé[481].

Cette perspective devra cependant surmonter les réticences liées aux divergences géopolitiques et historiques, sous-jacentes, qui ont parfois crispé les relations entre bloc

[479] Ne pas confondre la Commission du Golfe de Guinée (CGG) à l'espace maritime appelé Golfe de Guinée (GG). La CGG est partie intégrante du GG composée de 08 Etats. Alors que le GG est l'ensemble des pays riverains d'Afrique de l'ouest et du centre, ou en d'autres termes qui ont accès à l'océan atlantique dont selon les textes avérés forme une douzaine.

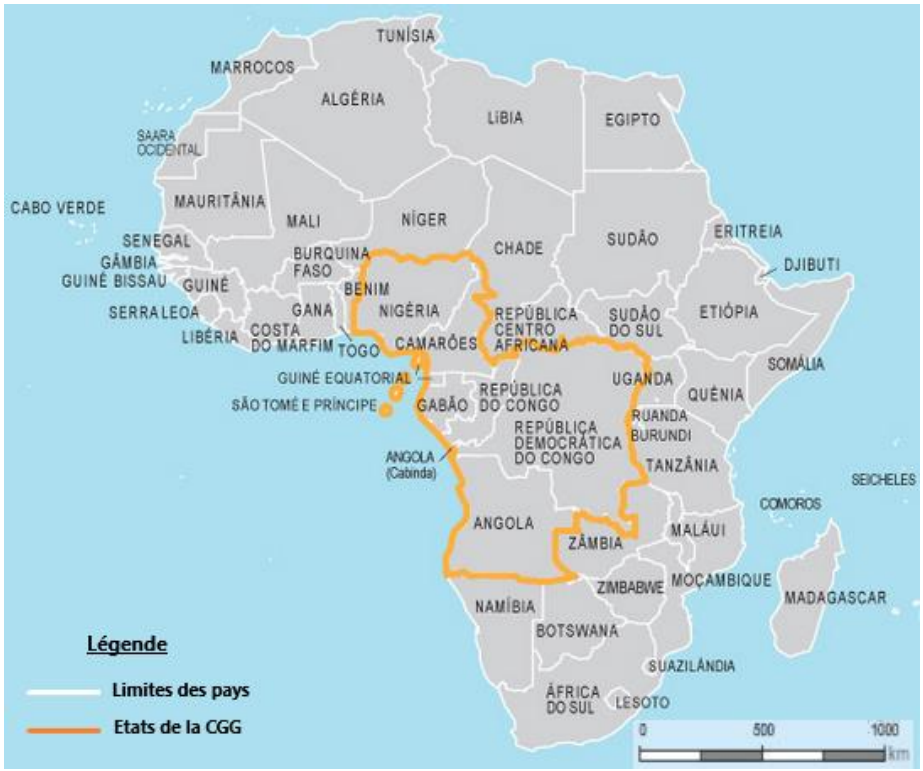
[480] Site de la CGG, www.cggrps.com.

[481] 5. Bilan de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, 7-24 novembre 2011.

francophone et pays anglophones dans la sous-région[482]. Il existe en effet une crainte récurrente de certains pays francophones, que la régionalisation de la prise de décision ne soit utilisée par la puissance nigériane, dans le sens de la protection de ses intérêts nationaux[483]. En attendant, la nécessité d'arbitrer les différends frontaliers à venir, liés à la découverte de nouveaux gisements d'hydrocarbures dans des zones mal délimitées, offre à la CGG une plus-value incontestable dans le champ de la coopération interrégionale.

Au gré de la présentation de ces différents aspects institutionnels sur le plan sous régional, il serait judicieux de faire un aperçu panoramique sur les intérêts des partenaires internationaux en Afrique.

Carte n°19. Les Etats membres de la CGG (Etats encerclés en jaune).



Source : Site de la CGG, www.cggrps.com.

[482] Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, op. cit.

[483] Ibidem. Plus explicitement, les pays francophones ont peur du poids que représente le Nigeria, ils craignent que le Nigeria puissant économiquement et militairement empiète sur les autres en imposant son hégémonie au profit de ses intérêts en tant que géant de l'Afrique de l'ouest, c'est la crainte des conflits d'intérêts.

2.1. 4. Les acteurs extrarégionaux et leurs intérêts pour les pays du golfe de Guinée.

Jusqu'à la fin de la Guerre froide (1947-1991), la présence des puissances étrangères dans la région du golfe de Guinée se limitait à la France, en raison des liens historiques (politiques et culturels) avec ses anciennes colonies, mais aussi de la participation de quelques entreprises européennes dans le secteur pétrolier nigérian, gabonais et congolais. L'influence des États-Unis était limitée, celles de l'Espagne et du Portugal, autres anciennes puissances coloniales, se réduisaient au domaine linguistique.

Au tournant des années 2000, la nouvelle politique énergétique des États-Unis, motivée par l'instabilité au Proche-Orient et la volonté de diversifier leurs sources d'approvisionnement, a ciblé la région du golfe de Guinée comme zone d'intérêt vital[484]. Cet intérêt américain est alors suivi par celui des puissances émergentes comme la Chine, le Brésil, l'Inde et l'Afrique du Sud, auxquelles une myriade de multinationales a emboîté le pas. Depuis 2002, la China National Petroleum Corporation (CNPC) et la China Petrochemical Corporation (SINOPEC) sont implantées au Gabon, au Nigeria, en Angola et en Guinée équatoriale, et la compagnie brésilienne PETROBRAS est présente en Angola, au Nigeria, au Bénin et au Gabon[485].

En une décennie, le golfe de Guinée est ainsi devenu le lieu d'investissements stratégiques multiples, et des pays comme la Guinée équatoriale qui n'avait jusque-là que peu attiré l'intérêt des acteurs internationaux devient, avec la découverte d'importants gisements pétroliers et de gaz naturel sur leur littoral, l'enjeu de sollicitudes diverses et croissantes.

Ce regain d'intérêt de la part des puissances extérieures s'est également accompagné d'un volet militaire. Depuis les années 2000, les États-Unis font transiter une partie de leur flotte de la Méditerranée dans le golfe de Guinée. Des accords conclus avec certains pays riverains notamment le Cameroun, le Gabon et la Guinée équatoriale, permettent aussi l'utilisation ponctuelle des installations aéroportuaires de ces pays par les forces américaines.

Le schéma de la projection militaire américaine en golfe de Guinée, recoupe dans les grandes lignes le type de partenariats renforcés que la France entretient avec le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Congo-Brazzaville, dans le domaine de la sécurité maritime, en vue d'accompagner la montée en puissance des marines de ces pays et de leurs capacités à protéger le littoral et les installations pétrolières. Cette externalisation partielle des missions de protection des territoires africains ne va pas sans provoquer des réticences et des débats au sein des opinions locales, pour preuve la difficulté des États-Unis à trouver un siège sur le

[484]Alain Fogue Tedom, AFRICOM : Le commandement militaire américain pour l'Afrique, le 21 novembre 2011.
[485] François Lafargue, États-Unis, Inde, Chine : rivalités pétrolières en Afrique, Cairn, 2005.

continent africain pour l'AFRICOM (United States Africa Command, la structure créée en 2007 qui coordonne toutes les activités militaires et sécuritaires des États-Unis sur le continent africain)[486].

Si les partenaires extrarégionaux ont vocation à contribuer au renforcement des capacités des organisations régionales dans le domaine de la sécurité maritime, les « grands États » de la région se montrent particulièrement attachés à leur souveraineté, rejetant implicitement toute substitution de réponses externes aux initiatives des organisations régionales. La mise en œuvre des initiatives de lutte devrait relever, selon les représentants de la sous-région, de la seule responsabilité de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du golfe de Guinée[487].

Bien qu'il existe des collaborations entre certains pays de la sous-région et les marines française et américaine (dans le cadre de coopérations bilatérales spécifiques avec ces puissances maritimes), ces relations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle à la formation de militaires dans des compétences telles que le matelotage, la recherche et le sauvetage, la répression, la préparation médicale, la gestion de l'environnement et de l'entretien des bateaux de petite taille[488]. L'Africa Partnership Station, proposée par la marine américaine, et le dispositif français Corymbe, en place dans la zone depuis les années 1990, répondent à ce schéma.

La France a par ailleurs mis en place un fonds de solidarité prioritaire dans le cadre de son projet « d'Appui à la réforme du secteur de sécurité maritime dans le golfe de Guinée » (ASECMAR) ciblant le Bénin, le Togo et le Ghana. Ce projet s'étale sur trois ans avec comme objectif de renforcer les moyens des forces de sécurité de ces trois pays, pour leur permettre d'assurer leur sécurité maritime[489]. Enfin, outre ces initiatives bilatérales mentionnées, la Commission européenne a lancé le 10 janvier 2013, dans le cadre de son programme « Routes maritimes critiques », un projet d'appui aux pays de la sous-région, dénommé CRIMGO, dans le domaine de la formation maritime, du partage d'informations et de la coordination régionale[490].

---

[486] Ebrahim Shabbir Deen, AFRICOM: Protecting US interests disguised as 'military partnerships, Middle East Centre, 02 juin 2013. Présentée comme une structure de partenariat stratégique, l'AFRICOM est perçu par les opinions locales comme une structure de défenses des intérêts des États-Unis, en dépit de la rhétorique de lutte contre le terrorisme, et qui vise surtout à contrer la poussée des intérêts chinois sur le continent.

[487] Michel Luntumbue, Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie intégrée, Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012, p.8.

[488] Michel Luntumbue, Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011, Bruxelles, p. 9.

[489] Partenaires sécurité défense n° 267, automne 2011, p. 27.

[490] Projet CRIMGO, routes maritimes critiques dans le golfe de Guinée. Commission européenne, 10 janvier 2013.

Cette présence dans la région du golfe de Guinée, justifiée par les intérêts réciproques[491] des partenaires et des États africains, est aussi concurrencée par les offres d'un autre concept de partenariat porté par certains pays émergents. À l'instar de la récente visite de deux navires de guerre turcs la corvette TCG Heybeliada et la frégate TCG Gediz, dans le port de Libreville, symbole de cette mutation du contexte des relations internationales des pays du Golfe[492]. Les émergents se positionnent aussi sur le thème du soutien aux efforts des pays africains dans leur lutte contre la piraterie maritime, les visites navales de ces nouveaux pays servant aussi de vitrine aux capacités de leurs industries de défense.

Au terme de cette section, 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 sous régional. L'analyse portant sur les institutions à cette échelle (régionale) le prouve aisément. Sur ce, il convient à présent de retenir les mesures prises à l'échelle internationale et régionale sur la protection de l'environnement marin.

2.2. Un aperçu théorique de la réglementation internationale et régionale sur la protection de l'environnement marin.

2.2. 1. La réglementation internationale sur la protection de l'environnement marin.

L'environnement marin n'est qu'une sectorisation de la nature, il n'est pas étonnant de remarquer de fortes similitudes entre les réglementations pour la protection de la nature en général et celles de l'environnement marin en particulier. Le contexte de protection de l'environnement marin étant hétérogène par les questions variées qu'elle aborde, l'objectif de l'arsenal juridique (certaines conventions et protocoles sur la protection de la nature disponible en annexe 9 page 414, et d'autres consacrés exclusivement à l'environnement marin) existant est de lutter principalement contre la pollution et d'assurer la gestion écologique durable des écosystèmes des zones.

Pour les conventions spécifiques à la question de lutte contre les pollutions de l'environnement marin, les premiers signes d'intéressement pour cette réglementation particulière sont apparus avec les conventions OILPOL 1954, MARPOL 73/78 et les quatre

[491] Promouvoir la stabilité dans le golfe de Guinée, c'est protéger les citoyens de l'UE contre les menaces de drogue, le terrorisme, la piraterie et les vols à main armée et d'autres formes de criminalité émanant de la région.

[492] « Coopération maritime : des navires de guerre turcs à Libreville », Gabon review, 23 avril 2013.

conventions sur la haute mer en 1958[493] 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 nécessite par la même occasion l'analyse d'une vision régionale, symbole d'une étude spécifique des enjeux complexes de la vulnérabilité.

2.2. 2. La réglementation régionale sur la protection de l'environnement marin.

La notion d'échelle régionale sera réduite à l'échelle régionale du continent Africain, plus précisément le golfe de Guinée l'espace-région 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 et chacune est régie par une convention et son protocole relatif à la protection de l'environnement marin : les mers de la mer Méditerranée (la convention de Barcelone de 1976 et ses nombreux protocoles) ; de la mer Rouge et du Golfe d'Aden (la convention de Djeddah de 1982 pour la conservation) ; et enfin de l'Afrique de l'Est (la convention de Nairobi de 1985 et ses protocoles 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 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.

Ces conventions sont structurées de façon similaire, dans la restriction du champ géographique auquel elles s'appliquent, tout en répondant aux réalités spécifiques de la région impliquée et par l'adoption d'un plan d'action pour le volet opérationnel (moyen juridique/juridictions sur la gestion et l'évaluation des problèmes environnementaux, moyens institutionnels pour le support organisationnel, et moyens financiers par le mécanisme élaboré des acteurs concernés[494]).

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

[493] Le 29 avril 1958, comme l'indique l'acte final la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a ouvert à la signature 04 Conventions et un protocole facultatif en l'occurrence la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la Convention sur la haute mer, la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer, la Convention sur le plateau continental le 10 juin 1964, ainsi que le protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends, A/CONF.13/L.58, 1958, Document officiel, Vol II, p. 166.

[494] En fonction des capacités disponibles des Etats et leurs réalités spécifiques que ces derniers (ces concernés c'est-à-dire l'Etat lui-même et les institutions/organes qu'il y délègue pour remplir ces tâches) choisissent ou élaborent le mécanisme à suivre.

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[495] et activités terrestres ; d'autres sont en cours d'élaboration[496]. 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 multi scalaire.

La présentation à l'échelle internationale et régionale du mode operandi de ces différents acteurs ainsi faite, il sied à présent de retenir leurs problèmes liés au modèle de coopération et d'intégration régionale sur la pratique de la sécurisation maritime dans les pays d'Afrique centrale bordant le golfe de Guinée.

Section 3. Les limites de ces institutions dans la sécurisation maritime.

3.1. Les limites du travail de ces instances internationales.

Les problèmes liés aux conventions sont divers et variés. On y trouve des problèmes d'ordre juridique mais également d'ordre plus pratique, comme la mauvaise exécution des dispositions conventionnelles par les Etats, ou encore des problèmes de coût.

3.1. 1. Les obstacles juridiques.

En 1982, la convention de Montego Bay a défini la piraterie dans son article 101 comme un acte de violence, de détention ou de déprédation commis contre des personnes ou des biens. Il s'agit d'un acte illégitime commis hors belligérance. Les auteurs peuvent en être l'équipage ou les passagers d'un navire, ce qui exclut les navires appartenant à un Etat (bâtiments de la marine de guerre, garde-côtes, police) sauf à la suite d'une mutinerie.

[495] La pollution occasionnée par les activités terrestres déversées dans la mer à travers les sources (affluents, fleuve) qui les véhiculent ces déchets vers elle (mer) par leurs flux.

[496] Á la 10eme 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 qui sont détruites par ces pollutions.

L'acte doit être dirigé contre un autre navire. Dans le cas contraire, il s'agit d'une mutinerie, acte qui relève de la seule juridiction de l'Etat du pavillon du navire. On peut alors s'interroger sur la définition à donner à un acte commis grâce à la complicité d'un des membres de l'équipage, et les conséquences induites sur la compétence d'un Etat pour intervenir. Enfin l'acte doit être commis en haute mer. S'il est commis dans la mer territoriale d'un Etat, il est qualifié de brigandage et relève de la juridiction de l'Etat côtier.

Ces définitions sont extrêmement importantes à la loupe du droit international. En effet, elles permettent en théorie de déterminer quelles mesures appliquer à tel ou tel acte et surtout de déterminer quel Etat est compétent. Ainsi, l'acte de piraterie peut entrainer la réaction armée de la marine de n'importe quel Etat puisqu'il a été commis en haute mer, lieu de compétence concurrente de tous les Etats, la mutinerie ne peut être réprimée que par l'Etat de pavillon. Et le brigandage relève de la juridiction de l'Etat côtier ; il convient néanmoins de préciser que les autorités de ce dernier Etat sont titulaires d'un droit de poursuite (hot pursuit)[497] en haute mer du navire brigand ayant agi au préalable dans sa mer territoriale, mais que nul ne peut poursuivre dans la mer territoriale d'un autre Etat (Etat du pavillon du navire brigand ou Etat tiers), sans l'autorisation préalable de celui-ci[498], un navire ayant commis un acte de piraterie en haute mer ou de brigandage dans une autre mer territoriale.

Pirates et brigands mettent à profit ces imprécisions juridiques ; agissant en haute mer à proximité de la mer territoriale d'un Etat ou à l'intersection de 02 mers territoriales, ils peuvent très rapidement se mettre à l'abri des poursuites. Le détroit de Malacca leur est particulièrement favorable, permettant le basculement rapide entre la haute mer et les mers territoriales malaises, indonésiennes et singapouriennes. C'est justement à ces problèmes de compétence que la convention SUA ci-dessus étudiée tente de remédier. En accordant une compétence aux autorités maritimes dans tous les cas, elle réduit le risque de voir les pirates et les brigands tirer avantage des vides créés par la convention Montégo Bay.

Un autre problème majeur, de surcroit d'actualité, est l'absence totale de définition internationale du terrorisme, empêchant ainsi les Etats de construire un outil efficace, car multilatéral et durable, de lutte contre les actes terroristes[499].

---

[497] Le droit de poursuite se trouve à l'article 111 de la convention de Montego Bay. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat côtier ont des sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. La poursuite doit être immédiate et ininterrompue. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève (dont il bat pavillon) ou d'un autre Etat.

[498] Cette autorisation n'est jamais sollicitée en pratique car elle interviendrait trop tard pour des raisons pratiques évidentes.

[499] Le terrorisme vu du droit peine à être défini, selon que ça doit incriminer les auteurs fautifs *(terroristes)* que ça doit aussi protéger les opérateurs *(exploitants du commerce maritime, Etats*). Ce manque d'accord et d'entente des Etats sur une seule définition précis du terrorisme, les empêchent de mettre en place un outil *(mécanisme ou organisation ou système efficace de lutte contre les actes de terrorisme*) multilatéral *(cet outil doit concerner différentes parties ou différents Etats ou institutions internationales etc.)* et durable. Ce manque d'entente est dû à une question de stratégie politique, nourrie par la peur de la cour pénale internationale et des ONG œuvrant

3.1. 2. La mauvaise application des dispositions conventionnelles par les Etats.

Une convention internationale est un accord, conclu entre plusieurs Etats souverains, faisant naître des obligations respectives aux Etats mais dont l'inexécution est difficilement sanctionnable. Il faut néanmoins signaler le cas des Etats-Unis dont la législation permet de prendre des mesures de rétorsions unilatérales contre tout Etat portant atteinte à leurs intérêts. Il va sans dire que ce mode d'intervention (des USA) est à l'origine de nombreuses tensions dans le cadre de l'Organisation Mondiale du Commerce, en l'occurrence avec l'UE[500].

Un Etat peut donc signer une convention, la ratifier, mais ne jamais l'appliquer, soit par manque de volonté, soit pour incapacité. Par exemple, les pays d'Asie du sud-est où le phénomène de piraterie est le plus important, sont presque tous membres des organisations internationales que nous venons d'aborder, et signataires des différentes conventions. Pourtant, il semble que la situation dans cette zone n'évolue que très lentement. Les raisons peuvent être diverses : complaisance des autorités locales, pouvoir politique trop faible, manque de moyens, manque de coopération, etc.

Mais, la volonté ne manque pas. Ainsi les 06 et 07 septembre 2003 à Manille, lors d'une réunion conjointe à la CSCAP[501] et la PECC[502] suivie les 08 et 09 du même mois par le « APEC[503] High Level Meeting on Maritime Security Cooperation », l'importance de la lutte en faveur de la sûreté maritime fut réaffirmée avec force et détermination.

« Both the CSCAP/PECC and APEC meetings reflected the importance attached to shipping port and cargo security in the region in the face of the threat of maritime terrorism. Shipping and seaborne trade have played a pivotal role in the development of regional economies and the region has a major stake in measures being adopted internationally to deal with the terrorist shreat to maritime security. BELIEVING that having a safe, efficient and secure maritime trading environnement in the Asia Pacifc is essential to accelerate and maintain the rate of economic growth experienced by the region ; AFFIRMING the need for all regional economies to join together and cooperate with each other in seeking solutions to common

dans la promotion des droits humains, au cas où l'un d'eux venait à poser un acte similaire (intérêt à titre personnel et non commun) serait obligé à comparaître devant la CPI lorsqu'il ne fera plus objet d'immunité présidentielle ou parlementaire afin d'assumer tout acte commis.

[500] Quelques tensions sur l'imposition des taxes douanières élevées souvent imposées par les USA pour décourager les exportations de l'UE vers les USA afin de privilégier la consommation locale américaine, ce qui se désigne par le protectionnisme commercial mettant à mal les accords de libre échange commercial. Voir articles relations entre l'accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'UE.

[501] Concept de la sécurité et de la pratique du maintien de la paix

[502] Pacific Economic Cooperation Council

[503] Asia Pacific Economic Cooperation (Coopération économique Asie-Pacifique).

issues and problems ; AFFIRMING FURTHER that the safety and security of shipping and sea-borne trade is of urgent importance »[504].

« The need to secure our region's economy and trade from terrorism has become an important and major focus of the APEC agenda. The fight against pirates in the region is also being enhanced with increased cooperation between APEC fora and organizations such as the International Maritime Bureau's piracy Reporting Center »[505].

Ces organismes demeurent cependant réalistes ; instaurer une coopération efficace entre des Etats aux relations parfois houleuses (tensions qui existent entre Etats), faire travailler ensemble le secteur privé et le secteur public, tenir les calendriers imposés, etc. seront des objectifs difficiles à atteindre, nécessitant des moyens financiers importants ainsi que de larges innovations technologiques, politiques et managériales.

L'OCDE[506], dans un rapport intitulé « la sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques », a étudié le coût de mise en œuvre des différents dispositifs sécuritaires. Il en ressort que la mise en conformité avec la convention SOLAS modifiée et avec le code ISPS nécessitera plus de 2 milliards de dollars. Ce coût n'est pourtant que peu de chose comparé aux éventuelles conséquences qu'aurait un attentat[507] sur les biens et les personnes, mais aussi sur toute l'économie de la zone touchée. Dans son discours devant l'APEC, l'Ambassadeur Makarim Wibisono a déclaré qu'il fallait voir ces dépenses comme un investissement dont les résultats bénéfiques ne tarderaient pas à se faire sentir ; « The APEC economies believe that these costs should be viewed as an investment that will reduce the risk premiums and ensure continued economic growth. However, reducing the economic costs of terrorism while facilitating the more efficiens movement of

[504] Extrait du « joint statement of the maritime coopération working group of the CSCAP and participants from the PECC », dressé le 07 septembre 2003 à Makati city. (Documentaire sur la sécurité maritime).
Traduction : Les réunions du CSCAP/PECC et de l'APEC ont reflété l'importance attachée à la sécurité des ports d'expédition et des marchandises dans la région face à la menace du terrorisme maritime. Le transport maritime et le commerce maritime ont joué un rôle central dans le développement des économies et la région ont un intérêt majeur dans les mesures adoptées au niveau international pour faire face à la menace terroriste pour la sécurité maritime. ESTIMANT qu'il est essentiel de disposer d'un environnement commercial maritime sûr, efficace et sécurisé en Asie-Pacifique pour accélérer et maintenir le taux de croissance économique que connaît la région ; AFFIRMANT la nécessité pour toutes les économies régionales de s'unir et de coopérer pour rechercher des solutions aux problèmes et problèmes communs ; AFFIRMANT EN OUTRE que la sûreté et la sécurité de la navigation et du commerce maritime sont d'une importance urgente.

[505] Extrait du discours de l'Ambassadeur Makarim Wibisono, Chairman of the APEC Counter Terrorism Task Force, prononcé à l'APEC High Level Conference on Maritime Security, 8 et 9 septembre 2003 à Manille, Philippines. (Documentaire).
Traduction : La nécessité de protéger l'économie et le commerce de notre région du terrorisme est devenue un objectif important et majeur du programme de l'APEC. La lutte contre les pirates dans la région est également renforcée par une coopération accrue entre les forums de l'APEC et des organisations telles que le Centre de signalement de la piraterie du Bureau maritime international.

[506] Organisation de coopération et développement économique.

[507] Par exemple les attentats du world trade center (évènement tragique du 11/09/2001) ont coûté 50 milliards de dollars aux compagnies d'assurance, le coût total atteindrait les 100 milliards de dollars déboursé par les assurances.

goods and people across borders such invesimens is expected to result in significant economic returns »[508]

Les conventions étant faites par les Etats[509], pour les Etats[510] , il est crucial que le secteur privé sache sur qui va peser la charge de ces investissements (finances à déployer pour les coûts des différents dispositifs sécuritaires cités dans le paragraphe précédent). Armateurs de France, dans son rapport annuel 2003, rappelle « que les mesures prises par l'OMI s'inscrivent dans le cadre d'une politique d'ensemble de lutte contre le terrorisme qui relève de la responsabilité des Etats. S'agissant de mesures d'intérêt général, les conséquences financières de ces mesures devraient être assurées sur fonds publics ».

3.1. 3. La difficile localisation du risque.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, nous dit Marie TILCHE[511], « nous pouvons constater un changement notable dans l'assurance du risque de guerre et du terrorisme[512] : il n'y a pas de belligérance visant un Etat déterminé, mais une lutte contre une nébuleuse générant des foyers prêts à s'allumer ici et là, soit un risque difficile à localiser »[513].

C'est là le problème essentiel. En effet, les surprimes « risques de guerre » sont tarifiées entre autres en fonction de critères géographiques très précis. Mais avec les nouvelles méthodes adoptées aujourd'hui par les terroristes pour commettre leurs attentats, qui pourraient sélectionner avec conviction les zones véritablement plus risquées que les autres. Si les terroristes ont été capables de précipiter 02 avions sur les tours du World Trade Center, ils pourraient tout à fait commettre un attentat sur un navire croisant dans une zone de trafic dense comme la Manche ou mouillant dans un port dont l'activité est vitale pour l'économie de la région touchée, ou encore ces zones risquées telles que les eaux du golfe Arabo-Persique ou de l'Asie du sud-est. Du fait des déplacements incessants des acteurs terroristes, la localisation du risque d'exposition d'un bâtiment de transport est donc loin d'être aisée.

Cette imprévisibilité est plus déstabilisante qu'une guerre car si lors d'un conflit, la zone des affrontements est relativement circonscrite, il en va tout autrement pour les attentats. La forme

[508] Traduction : Les économies de l'APEC estiment que ces coûts doivent être considérés comme un investissement qui réduira les primes de risque et assurera une croissance économique continue. Cependant, la réduction des coûts économiques du terrorisme tout en facilitant la circulation plus efficace des biens et des personnes à travers les frontières de tels investissements devrait entraîner des retours économiques importants.

[509] Chaque gouvernement dans son autonomie fixe ses attentes (unilatéralement).

[510] Mutualisation des attentes prises par les Etats pour un intérêt commun (conclusion multilatérale)

[511] Rédactrice en chef du bulletin des transports chez WKF France, journaliste.

[512] Impossible d'être sûr ou d'avoir une prévoyance ou prévisibilité sur un éventuel attentat ou risque terroriste. Alors qu'un risque de guerre peut être prévisible tout en tenant compte des représailles d'une situation malencontreuse ou d'une action posée ou encore d'un désaccord, d'une discorde entre Etats etc. pour multiples raisons…

[513] Bulletin des transports et de la logistique N°2915, 12/11/2001 « l'assurance risques de guerre : l'après 11 septembre 2001».

nouvelle des derniers attentats qui se veulent spectaculaires, occasionnant un maximum de dégâts et de victimes non collatérales à n'importe quel endroit du globe, accentue ce péril.

3.2. Les limites des institutions sous régionales dans la sécurisation maritime.

3.2. 1. Une carence d'harmonisation entre acteurs sous régionaux.

Le manque de volonté politique par les États membres de s'approprier les principes définis dans les traités et autres textes réglementaires des structures régionales, l'absence de moyens financiers et des capacités de projection, sont autant des mobiles qui corroborent que la coopération et l'intégration régionale de toute acticité afférente à la mer sont loin d'être aisées.

Une des premières difficultés des organisations sous régionales dans le golfe de Guinée est qu'un grand nombre d'Etats membres ne s'approprient pas réellement la politique des principes édités dans les textes réglementaires, l'application des décisions prises à l'issue des grandes messes réunissant les chefs d'État et de gouvernement demeure lettre morte ou inappliquées au niveau national. Un esprit communautaire peu développé est manifeste, surtout dans les pays de la CEEAC, qui conduit à un faible respect des décisions des organisations et qui est aussi le reflet de la méfiance et l'insouciance héritée envers des contentieux irrésolus, des guerres civiles interconnectées et du jeu des stratégies de positionnement et de repositionnement des États de la sous-région et de leurs partenaires internationaux.

S'il est donc vrai que ces organisations sous 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 (éliminer ces propres intérêts et penser à ceux des peuples, faire preuve d'altruisme), et plus conformes aux orientations régionales et endogènes des peuples.

Un autre obstacle mérite d'être exposé. Il porte sur les querelles de leadership dans ces organisations sous 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 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 sans concrétisation. 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'Etat membres lors des conférences. Certes judicieux pour éviter les abus, ce mécanisme de centralisation excessive à son revers, 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 Law[514] à cause de ce manque d'autorité centrale mais aussi la forte habitude de mettre en concurrence les décisions des organisations avec les différents accords entretenus avec les partenaires internationaux (le modus operandi convenu entre Etats membres de la sous-région ne suffit toujours pas pour dupliquer celui des Etats internationaux).

Un autre aspect concerne la question pécuniaire. Il faut reconnaître que le manque de moyens financiers de ces organisations sous régionales reste une question cruciale. Les mécanismes de financement mis en place ne sont pas respectés et les arriérés se décuplent. Les faibles ressources financières disponibles permettent avec difficulté de débourser le fonctionnement de certaines institutions et organes spécialisés. Les versements effectués le sont partiellement ou tardivement, ce qui a pour effet de frapper d'inertie 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 pour imposer leurs orientations. Pour des raisons éminemment financières, de nombreux programmes et

[514] Droit mou ou souple, un ensemble de règles dont la juridicité est discutée. Ce sont des règles de droit non obligatoires, ce qui est à priori contraire à l'essence du droit puisqu'un caractère obligatoire s'impose à chaque règle juridique.

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 africaines, et par effets induits, paralysant ainsi certaines initiatives sous régionales[515]. 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 de 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 »[516].

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.

[515] Exemples projets et programmes maritimes comme les achats de navires pour des opérations conjointes de surveillance, le fonctionnement côté financement des institutions mises en place lors des sommets etc.

[516] La CEEAC qui pour les populations, les Etats n'est qu'une chimère une politique sans suite, l'UE devrait la pousser d'adhérer au cadre sécuritaire sous régional en la plaçant au centre de son propre dispositif au lieu d'apporter un soutien insuffisante et beaucoup plus intéressé.

Au niveau national de chaque pays, les États doivent adopter les outils juridiques nécessaires pour incriminer, poursuivre et réprimer les actes de piraterie et de vol à main armée en mer, conformément au droit international. Tous les États ont ratifié la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer (1982), dite Convention de Montego Bay, qui définit la piraterie en haute mer c'est-à-dire au-delà de 12 miles marins. Cependant, celle-ci exclut les vols à main armée, qui correspondent aux actes de piraterie commis dans les eaux territoriales des États. La poursuite judiciaire des pirates capturés n'est pas une obligation mais un droit de l'État (article 105), ce qui laisse entier le problème de la répression des actes de piraterie, surtout en l'absence de dispositions pénales internes appropriées pour exercer *la compétence universelle des juridictions nationales en cas de crime de piraterie*[517]. La Convention de Rome du 10 mars 1988, pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988) et son Protocole additionnel (2005), pas encore ratifiés par tous les États de la CEEAC complètent la Convention de Montego Bay : les eaux territoriales sont prises en compte dans l'article 4 paragraphe 2, une obligation de répression est créée (article 5), et la remise des prisonniers et leur extradition sont facilitées (articles 8 et 10). Le droit international offre donc un cadre pour la répression des actes de piraterie et des vols à main armée, mais la transposition en droit interne n'a pas encore été faite dans plusieurs pays de la sous-région. En l'absence de codification et d'harmonisation des réglementations nationales relatives à la piraterie et aux vols à main armée, la capacité des pays de la région à poursuivre, incriminer et réprimer ces actes est limitée[518].

3.2. 2. La difficile délimitation des espaces maritimes sous régionaux.

Dans les pays du golfe de Guinée zone CEEAC, la position générale des pays de cette sous-région présente un obstacle considérable additionnée à une configuration géographique avec des tracés maritimes frontaliers approximatifs ou inexistants des côtes concaves, convexes, opposées et adjacentes, qui rendent difficiles les opérations de délimitation.

Effectivement, « Tout à l'intérieur du golfe, à partir de la baie de Bonny (au niveau de l'angle nord-est du G.G., aux limites du Nigeria et du Cameroun, de la Guinée équatoriale et du Gabon) 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 Principe/Gabon » (OGOULAT, 2006). Mais au-delà du fait que les

[517] Thierry Vircoulon, Violette Tournier, 2015, op cit, 169 p.

[518] Thierry Vircoulon, Violette Tournier, ibidem.

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[519]. 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 vont être extrêmement mouvantes, se formant et évoluant au gré des rythmes de pénétration et d'influence de l'implantation coloniale » (YAKEMTCHOUK, 1997). Combinés aux nouveaux enjeux maritimes régionaux, notamment sur les ressources halieutiques et les hydrocarbures, les contentieux reposent quasiment tous sur une origine floue des arrangements coloniaux comme l'énonce Yacouba CISSÉ (2001) en disant, « il s'agit presque toujours d'un contentieux endémique qui plonge les racines dans l'histoire coloniale, 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 en Afrique centrale est clairement édifiante à ce sujet avec les conflits entre les États.

[519] Délimitations faites avec imprécision par les colons. Les populations autochtones qui se sentent toujours évincées dans leurs et de leurs territoires ; les Kongos, les Tékés du Congo et de la RDC par exemple étaient un seul peuple avant qu'interviennent les limites…tant d'exemples à ne citer que ces 02 derniers.

Carte n°20. Les frontières maritimes en Afrique Centrale.

Source : Commission mixte des frontières Gabon – Congo, 1980.
Carte réalisée par Nice M. ISSANG, 2020.

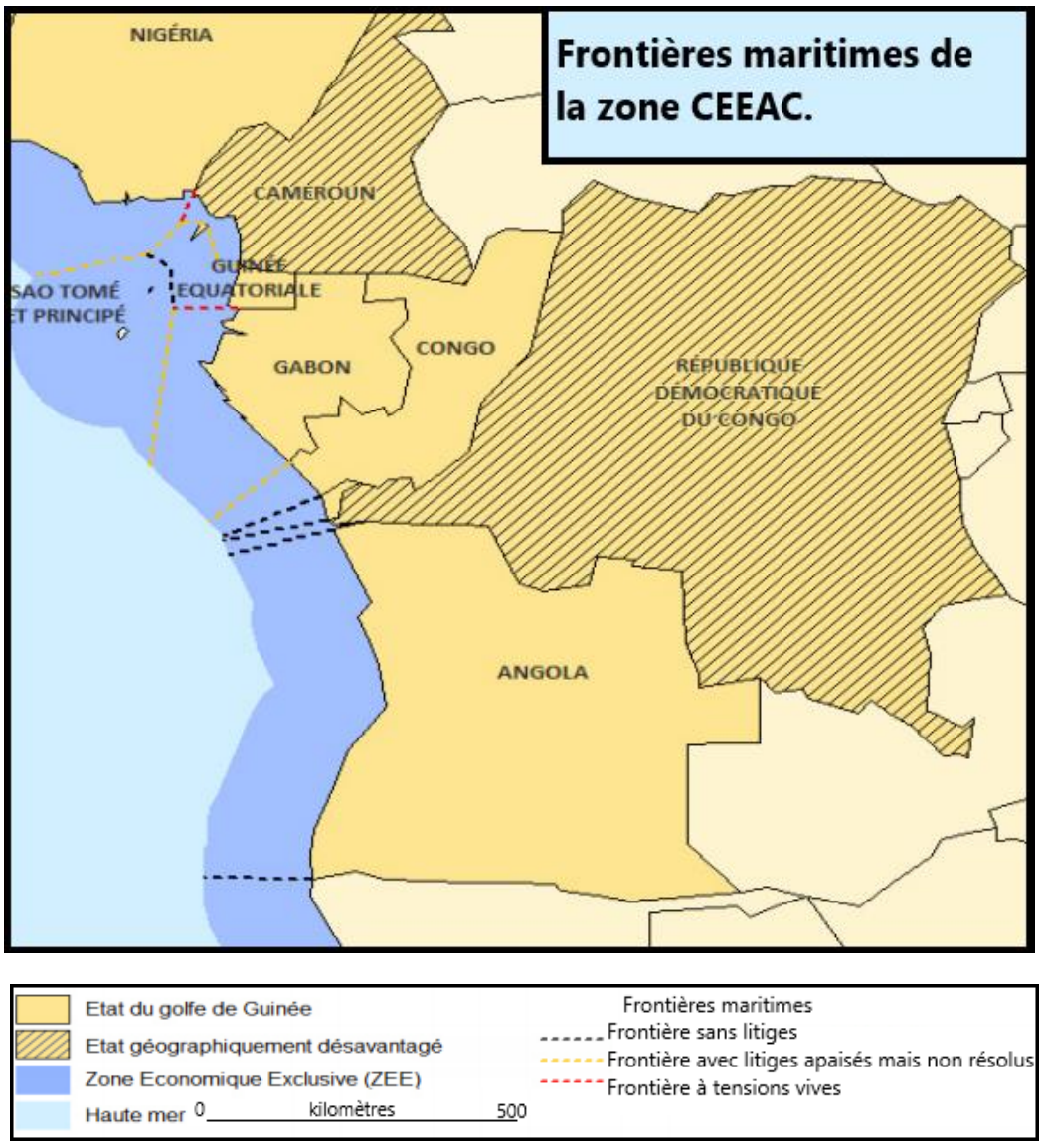


Tableau n°9. Quelques tensions maritimes dans la zone CEEAC.

	Description des tensions	Etat actuel des tensions
Tensions liées au tracé frontalier	Entre le Cameroun et la Guinée-Equatoriale (l'ile 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.	Suite au verdict de la CIJ, en juillet 2012, les 2 parties ont signé un accord d'exploitation conjointe du gisement offshore de Lianzi, qui sera opéré par la compagnie américaine Chevron et dont les 1ers barils devraient être produits en 2015.
	Entre Nigéria-Gabon-Guinée-Équatoriale - Sao Tomé et Principe sur le tracé contesté de la ZEE saotoméenne en 1997.	Litige résolu par rendu de décision de la CIJ et l'accord portant sur une zone de développement conjoint entre le Nigéria et Sao Tomé.
Tensions liées au contrôle d'un territoire	Entre le Cameroun et le Nigéria sur la presqu'ile 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 2 pays sont en attente de la décision de la Cour internationale de justice de La Haye depuis 2010.

Source : P. AIRAULT et al. (2010), Les frontières de la discorde, in Jeune Afrique, n° 2567, mars 2010.

On peut distinguer deux sortes de tensions liées au tracé des frontières maritimes sous régionales. La première pour l'appropriation simplissime 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 limitrophe. Autrement dit, une limite qui constitue une ligne de démarcation entre deux zones de souveraineté[520]. Tandis que la seconde porte sur le contrôle d'un territoire émergé liée à la volonté des États de contrôler des ressources économiques[521]. Cependant, il faut avouer que la distinction entre ces 2 logiques

[520] C'est-à-dire 2 Etats s'entendent mutuellement sur la division de leurs territoires en traçant eux-mêmes leurs frontières sans tensions.
[521] C'est-à-dire le contrôle bilatéral ou multilatéral des Etats sur une zone regorgée de ressources économiques.

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'une zone émergée pour ses ressources. L'évolution du conflit très ancien[522] qui a duré 40 ans allant de 1970 à 2010, opposant le Gabon et la Guinée Équatoriale sur l'extension de leurs mers territoriales de 12 à 25 milles marins et leurs souverainetés sur les 3 îlots dans la baie de Corisco (Konga, Cocotiers et Mbanié) illustre assez bien cette ambigüité que peut révéler un simple tracé. Contre toute attente de l'existence d'une commission mixte des frontières[523] entre les deux pays, il y'a eu confirmation d'échec du processus de négociation et ces 2 derniers ont décidément fait recours à 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 sous-région d'Afrique centrale, ce problème est aussi au niveau de plusieurs autres Etats Africains. 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 plus explicitement 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 zone CEEAC est particulièrement touchée par cette virtualité des frontières sur et sous les eaux maritimes.

Les architectures de sécurité régionale présupposent normalement une forte convergence des priorités, des intérêts et des moyens des pays impliqués. Or, dans le cas des pays du GG, l'ennemi commun (les gangs de pirates) est interne à l'un des États membres qui est le Nigeria perçu comme la source du problème et suscite une méfiance généralisée. Les pirates nigérians démontrent que les problèmes de sécurité internes du Nigeria deviennent rapidement les problèmes de sécurité de ses voisins. Même si ces derniers s'accordent sur le principe de la coopération régionale, ils considèrent aussi que le gouvernement nigérian est le premier responsable de cette situation et, par conséquent, a le devoir de la résoudre[524]. Les querelles de frontières maritimes dans une région toujours prometteuse en termes d'exploration pétrolière offshore alimentent des suspicions plus ou moins avouées entre les États du GG. Des différends interétatiques ont trait aux frontières maritimes, à la délimitation

[522] Plus de détails du conflit cf. 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. Voir aussi 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.

[523] La commission est un organe conjoint mis en place par les Etats pour régler les problèmes ou pour arbitrer les conflits issus de cette discorde.

[524] Thierry Vircoulon, Violette Tournier, 2015, Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional, Institut français des relations internationales | Cairn. Info « Revue Politique étrangère » 2015/3 Automne, 167 p.

des plateaux continentaux et des ZEE, et se cristallisent sur l'enjeu des hydrocarbures. En dépit de quelques exemples d'exploitation conjointe de champs pétroliers offshore cités dans le tableau ci-dessus, des différends relatifs à la définition des frontières maritimes perdurent et compliquent les relations de l'Angola et de la République démocratique du Congo, du Gabon et de la Guinée équatoriale, et du Nigeria et du Cameroun (voir tableau précédent n°9).

Cette division institutionnelle et géographique du GG par trois organisations régionales : la CEEAC, la CEDEAO et la CGG étant une coquille vide depuis sa création en 2001 entraine des efforts de coordination non seulement entre les États, mais également entre les organisations régionales qui, n'en est certes qu'à ses débuts, mais tout laisse à croire qu'il faudra du temps pour qu'elle devienne opérationnelle. L'architecture régionale de sécurité maritime est donc extrêmement lourde et complexe, imbriquant 4 niveaux différents : local, national, sous régional et régional[525].

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 loin d'être aisés pour incarner une véritable posture d'Etat. Minés par les querelles internes des acteurs publics dans un environnement qui manque cruellement de coordination et d'harmonisation, dans la sécurisation maritime.

3.2. 3. Une législation sous régionale insuffisante en matière de protection de l'environnement.

Dans les pays de l'Afrique centrale, on constate plusieurs insuffisances dans les réglementations pour la protection de l'environnement marin. Elles sont surtout liées à la disponibilité, l'effectivité et l'imprécision des textes réglementaires.

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.

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 permettent l'application des dispositions de la Partie XII de la

[525] Thierry Vircoulon, Violette Tournier, 2015, op cit, 168 p.

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 dans la protection de la biodiversité marine, ces conventions créent aussi des outils[526] 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 lesdites conventions regorgent encore plusieurs lacunes qui sont liées à une faible considération des stratégies de gestion et/ou mise en valeur des ressources naturelles exploitables ou des écosystèmes marins de la sous-région. Sans omettre le caractère non contraignant de certaines conventions et l'absence de sanctions envisagées en cas de non-respect des engagements par les États sous régionaux.

En dépit des efforts fournis par les États de la sous-région, à produire un cadre juridique à travers la convention d'Abidjan, plusieurs vices ont été constatés par Alida Nabobuè ASSEMBONI (2006) via 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 d'autre part des vides juridiques sur certains problèmes particuliers.

En d'autres mots, le caractère du processus d'inspiration des recommandations internationales n'est pas assez dilué dans l'environnement juridique sous régional. Les textes réglementaires restent encore assez sommaires sur certains aspects qui méritent plus d'attention. Par exemple, la définition internationale de la pollution marine qui retient surtout le caractère de l'introduction de substances toxiques 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 des ressources exploitables du sol et du sous-sol marin, érosion côtière, etc.). Dans ces lacunes, l'auteur (Alida Nabobuè ASSEMBONI, 2006) évoque 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, puisqu'il existe une probabilité que les effets destructeurs peuvent y provenir avant de se répandre sur les côtes et dans les eaux intérieures.

[526] Plates-formes informatiques sécurisées permettant des échanges inter Etats des données scientifiques et techniques pour la protection de la biodiversité marine (commissions mise en place par les Etats qui s'en occupent).

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.

Des insuffisances sur cette convention d'Abidjan que Maurice KAMTO (1996) souligne 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. Egalement, 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 et bien d'autres.

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 sous régionaux des *obligations de comportement*, ce qui veut dire une exécution des recommandations internationales faites de bonne foi par les États membres, et non des *obligations de résultats* qui sont des obligations contraignantes. Ces obligations contraignantes 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 (obligations contraignantes)[527] 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. Pourquoi créer des normes sachant que nous serons dans l'incapacité de les appliquer ?

Ainsi, les différentes obligations des textes internationaux et régionaux pour protéger l'environnement marin se retrouvent dans les législations nationales des pays en zone CEEAC avec des limites de forme et de fond, lorsqu'elles y arrivent par la ratification des textes. De

[527] Les textes internationaux et régionaux au lieu d'imposer des obligations contraignantes par l'application des normes techniques *(obligations difficiles pour les Etats par manque de moyens ou négligence)* n'imposent que les obligations de comportements *(chaque pays s'adapte à sa situation financière pour appliquer ces recommandations : accommodation)* par l'exécution des recommandations internationales alors qu'ils se doivent d'intégrer ces normes techniques avec obligation de résultats *(résultats qui seront évalués par eux-mêmes les Etats en fonction des seuils de référence de ces obligations contraignantes c.à.d. ces obligations sont entre des seuils/limites à respecter afin d'être dans les normes)*. Ce manque d'intégration ou de respect d'obligation contraignante impacte sur les réglementations nationales, d'où le manque de précision dans les réglementations nationales.

forme parce que les États signataires à une convention ou un traité international ont l'obligation de traduire les recommandations dans leurs juridictions internes[528] 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 font peser d'énormes lacunes sur les réglementations internes sans pour autant renier leur part de responsabilité.

[528] Les Etats de la sous-région créent leurs textes nationaux à l'image des conventions et traités internationaux, ou si on peut le dire traduisent les textes internationaux en juridiction nationale.

Tableau n°10. Récapitulatif du cadre juridique régional pour la sécurisation du transport maritime (Atouts et Handicaps).

FORCES (atout interne)	FAIBLESSES (handicap interne)	MENACES (handicap externe)	OPPORTUNITES (atout externe)
Existence de plusieurs acteurs régionaux pour une synergie dans la sécurisation maritime.	Droit de poursuite des criminels en mer limité à cause des frontières maritimes.	Exploitation pétrolière très intense avec risques réels de pollution majeure.	Projection militaire américaine en zone CEEAC avec l'exercice appelé Obangame Express.
Signature de plusieurs accords régionaux relatifs à la mutualisation de sécurisation des intérêts des Etats en mer.	Absence de ratification de la compétence/titre universelle en haute mer pour l'appréhension des criminels.	Absence par les Etats d'adoption des outils nécessaires pour endiguer les actes de piraterie provenant des eaux territoriales voisines.	Partenariat avec la France sur le renforcement des capacités des marines de la CEEAC, exercices de simulation d'intervention en mer appelés Opération African NEMO.
Existence du code communautaire (révisé) de la marine marchande des pays de la CEMAC.	Absence de sanction relevant de la non-application des recommandations internationales.	Délimitations litigieuses de frontières maritimes entre certains Etats pouvant entrainer des conflits latents et ralentir la coopération dans la sous-région.	Conférence Nigéria/CEEAC convoquée à Malabo en 2010 sur le droit de poursuite des criminels en mer en cours.
Découpage de la région en 3 zones (A, B, D) rend plus cohérentes et plus efficaces les missions de surveillance en mer.	Manque de coopération dynamique en matière de sécurisation entre Etats.	Absence d'appropriation et du respect des règles internationales pour poursuivre et réprimer les actes de piraterie et de brigandage.	Mise en place d'une garde côte régionale en cours de discussion avec l'OMAOC.
Existence de 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.	vides juridiques des outils/conventions régionaux sur les objectifs de protection et de mise en valeur de l'environnement et des ressources naturelles ou biologiques.	Passage de nombreux navires pétroliers et marchands souvent hors normes de navigation et de sécurité, de potentiels facteurs de catastrophes maritimes difficilement gérables par les Etats.	Déclaration des chefs d'Etat et de gouvernement d'Afrique à Malabo en 2014, traduisant leurs volontés politiques d'appuyer les initiatives de lutte contre la pêche INDNR partout dans les zones côtières de l'Afrique.
Le code de conduite de Yaoundé relatif à la prévention et à la répression des actes illicites perpétrés dans l'espace maritime du GG.	Absence d'initiatives juridiques encadrant la protection de la zone littorale et sa mise en valeur.	Immobilité des forces désignées 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, facilite la piraterie.	Elaboration par l'UA d'un Cadre Politique & Stratégie de Réforme de pêche comme référence pour une gestion vertueuse et durable des ressources naturelles.
Contribution technique et pécuniaire des partenaires internationaux à la sécurisation maritime de la région.	Absence des obligations contraignantes dans les textes internationaux, d'où la non application au niveau nationale.	Absence de coopération entre Etats facilitant le développement de la piraterie dans la sous-région et compromettant la sécurité des activités maritimes.	Soutien de La CEEAC à la COREP, en lui apportant des possibilités d'accès à des financements avec des partenaires extérieurs.

Source : conception et réalisation de Nice Michée ISSANG, 2021.

Conclusion du chapitre 3

Se rapportant à toute réflexion sus évoquée dans ce chapitre, porté sur la situation juridique du Congo dans un contexte sous régional tendu, il a fallu pour une compréhension lucide faire montre de subtilité en examinant d'abord les interventions multilatérales des organisations internationales et les nouvelles dispositions suite aux évènements du 11 septembre 2001, la documentation et la compétence universelle dédiées à la sûreté maritime, sans omettre celles unilatérales des USA et de l'EU qui ont fait l'objet d'une comparaison mettant en exergue quelques divergences sur la pratique code ISPS et les mesures complémentaires unilatérales.

Ensuite, dans un contexte de sécurisation maritime communautaire, la République du Congo a dû participer au processus de consolidation du mécanisme sécuritaire de la région du golfe de Guinée, qui s'est effectué par la création de plusieurs acteurs régionaux, entre autres la CEEAC, la CCG etc., à la signature de plusieurs accords régionaux et internationaux, à la ratification de plusieurs codes régionaux et internationaux, à la coopération harmonieuse entre Etats de la sous-région et au découpage des zones maritimes de la région Africaine bordant le GG. Toutes initiatives dans le but de lutter contre les actes de brigandage, de piraterie et de terrorisme afin de garantir une sécurité et sûreté absolues pour toute expédition par voie maritime. Malheureusement, quoi qu'on fasse, quoi qu'on entreprenne, l'action perfectionniste n'existe guère. Cette imperfection se caractérise par les limites des institutions des Etats de la sous-région qui ne sont autres que la difficile poursuite des criminels en mer en raison des frontières maritimes, l'absence de sanction relevant de la non-application des recommandations internationales, l'immobilité des forces navales dans leurs eaux territoriales sans volonté à se déployer au large et bien d'autres.

Enfin, il est assez évident que le système de sécurisation maritime communautaire des Etats de la sous-région pose un problème suffisamment inquiétant, qui place la zone dans un état fragile face aux crimes. Une fragilité qui, pourtant, sur le plan de la sécurisation maritime nationale n'a pas laissé indifférent le Gouvernement Congolais. Alors, quel bilan peut-on dresser sur les dispositions prises par les institutions publiques Congolaises pour la protection du transport maritime ?

Chapitre 4

LE MECANISME DE SECURISATION MARITIME EN REPUBLIQUE DU CONGO

Compte tenu de l'importance majeure que revêt l'espace maritime, et les difficultés de tous ordres rencontrées, la République du Congo a pris conscience des menaces réelles y afférentes. Cette prise de conscience a conduit à l'idée d'élaborer une stratégie de sécurisation de ses actions et intérêts en mer. Cette stratégie nationale vise la mise en place d'un cadre institutionnel et juridique (section 2) chargé d'une réflexion sur la politique maritime gouvernementale[529] et de la coordination pour la mise en œuvre des moyens nautiques des administrations agissant en mer. L'intérêt est la prise de connaissance des législations et règlements élaborés par les autorités congolaises à appliquer littéralement par la marine nationale pour sécuriser le domaine maritime contre les activités illégales azimuts.

Afin de mieux cerner et assimiler l'analyse de cette stratégie nationale de sécurisation, nous étudierons différemment la vision des deux ministères concernés pour conduire à bien les fonctions liées au mode de transport par voie maritime (section 1). L'objectif est de montrer le fonctionnement ou l'organisation administrative de ces dernières dans leurs différentes tâches à vouloir garantir un environnement portuaire/maritime sûr, préservé de toutes suspicions insécuritaires et attractif aux investissements pour un développement durable. Malgré l'existence de ce cadre juridique au niveau national, quelques défaillances paraissent récurrentes et méritent d'être déclinées (section 3).

Section 1. Stratégie nationale de sécurisation maritime : Comparaison des deux ministères concernés.[530]

Le traitement de ces menaces citées ci-haut exige un besoin en renseignement, en information et transmission de l'information, en suivi, en surveillance, en intervention (pratiquement en toutes zones et sur tout le littoral) et nécessitent l'utilisation éventuelle d'une force armée. Face à ces menaces qui pèsent sur les intérêts de l'Etat Congolais, et de surcroit : D'une part

[529] La politique mise en place par le gouvernement pour la gestion de son domaine maritime.
[530] Ministère de la Défense Nationale, « Projet de Stratégie Nationale de la Sécurisation des Intérêts Congolais en Mer et sur les Voies Navigables », février 2016, p.2-3.

l'absence de politique maritime concertée au niveau gouvernemental (instance nationale) ; Et d'autre part l'inexistence d'organes assumant la coordination des administrations engagées sur le milieu maritime (instance départementale : Pointe-Noire[531]). En d'autres termes, avant les années 2000, toutes les tâches réalisées pour conduire à bien les fonctions liées aux différents modes de transport étaient remplies par une seule administration qui est le Ministère de transports de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande (MTACMM), sans organe intermédiaire au niveau départemental assurant le relai du gouvernement (ou cohésion interministériels) à même ou capable de prendre des décisions ou d'appliquer les directives gouvernementales au niveau local.

En vue de contrer ces menaces et pour permettre au Congo d'espérer jouir en toute quiétude des atouts de son espace maritime et de ses eaux continentales, il importe dès à présent d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie nationale globale de sécurisation des intérêts congolais en mer et sur les voies navigables.

Pour cela, de par sa localisation spatiale et à travers l'expression des activités du secteur concerné exige l'intervention d'un nombre important d'acteurs pour la gestion de ce milieu au sens large. Énumérer les missions et attributions de ces nombreux acteurs[532] serait un exercice de longue haleine à cause de l'échelle de notre zone d'étude sur tout le territoire national, il est plus judicieux d'expliquer la forme d'organisation générale qui prévaut au niveau national et qui concernent la structuration des institutions reflétant l'action de l'État en mer. Sur cette base, un prototype d'organisation au Congo ressort, celui qualifié de fonctionnement ministériel.

Le système "fonctionnement ministériel" est tout simplement une forme de structuration des acteurs nationaux qui repose sur un ministère pilote. C'est l'administration-mère du domaine maritime et portuaire. Un ministère central est donc érigé comme étant l'acteur pilote de la politique maritime de l'État et autour duquel toutes les autres institutions publiques (la DIGMAR, le CCC, la DIGTT, la DIGNF et la DIGANAC qui ont été déjà étudiés dans la partie précédente)[533] et privées (usagers du PAPN ou investisseurs etc.) relevant d'autres tutelles sont censées collaborer.

C'est le cas du Congo avec son MTACMM. 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

[531] Nouvelles dispositions territoriales du Congo/Brazza depuis 2003 (12 départements), Pointe-Noire est dorénavant un département. Site : www.ambacongo-us.org

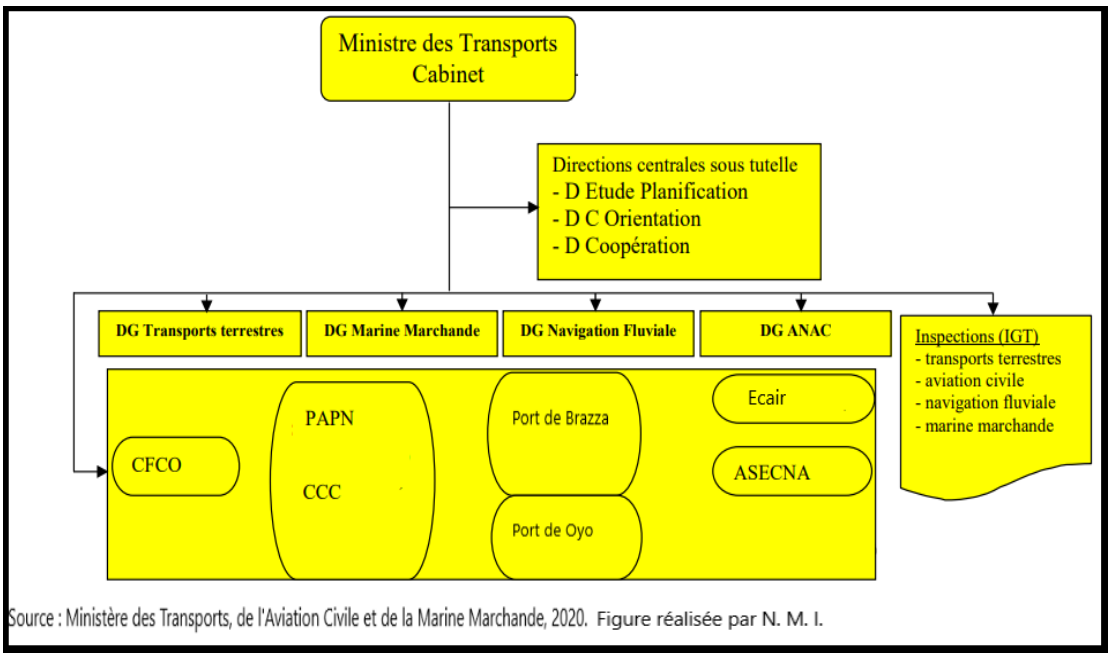
[532] PAPN, CCC, Marine marchande, CFCO, etc.

[533] La Direction générale de la marine marchande. Le Conseil congolais des chargeurs. La Direction générale du transport terrestre. La Direction générale de la navigation fluviale. La Direction générale de l'agence nationale de l'aviation civile.

dans ce domaine. Ces institutions publiques autonomes dépendent toutes dudit ministère de transports, un système de coopération définissant une interconnexion de ces acteurs publics ayant chacun sa gestion administrative et travaillent en collaboration dans le transport maritime.

Alors, il sied de faire une analyse minutieuse sur les différents acteurs publics/privés assurant la sécurité et la sûreté des intérêts de L'Etat en mer, dans le but de mieux appréhender la vision de ces différentes administrations concernées dans le transport maritime.

Figure n°7. Organigramme du Ministère des Transports, de l'A.C. et de la M.M.



Source : Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande, 2020. Figure réalisée par N. M. I.

1.1. Vision du Ministère en charge de la Marine Marchande.

La vision du ministère en charge de la marine marchande (ministère des transports) pour la sécurisation des intérêts de l'Etat Congolais en mer est la mise en place d'un corps national de garde cotes[534]. Cette vision s'explique essentiellement par son affinité naturelle à l'OMAOC car il faut signaler que cette organisation avait diligenté en 2006 une étude d'évaluation de la faisabilité d'un réseau de garde cotes[535] dans les deux sous-régions l'un en Afrique de l'ouest et l'autre en Afrique centrale. Cette étude émaillée d'énormes difficultés malheureusement sur

[534] Un corps de garde-côtes ou une garde côtière est une organisation nationale responsable de l'action civile de l'Etat en mer, il est chargé de missions de police maritime, de sécurité civile en mer. Autrement dit, agent ou bateau chargé de la surveillance et de la défense de côtes.

[535] Cette mission d'évaluation de la faisabilité d'un réseau garde cotes exécutée en janvier 2006 sera éditée en février 2006 par l'Administrateur Général des Affaires maritimes (2ème section ; France) François ESCAFFRE avec le Commandant Jack GALLAGHER (consultant maritime, Canada). Cf. Groupe d'Etude M19-08, op cit, p.69

la réalisation d'un tel projet titanesque, permettra cependant aux ministres de l'OMAOC d'aller de l'avant en direction d'un autre point majeur, qui est de leur pleine responsabilité : une décision politique sur le principe d'une seule garde côte régionale au profit des deux sous-régions[536].

Ainsi en mai 2006, verra-t-on une délégation de la garde côte italienne et de la société FINCANTIERI (industriel italien basé à Gênes spécialisé dans le chantier naval) séjourner à Brazzaville où elle a eu des entretiens avec les autorités congolaises. La délégation de la garde côtière italienne a été conduite par son commandant en chef, l'Amiral Luciano DASSATTI.

Il s'ensuivra plus tard en septembre 2006 de la signature à Brazzaville d'un accord de coopération maritime avec l'Italie sur la formation des cadres congolais du secteur maritime, les échanges d'expériences et d'informations etc.

C'est donc naturellement qu'il sera confié à l'industriel italien FINCANTIERI la charge de réaliser l'étude de faisabilité du projet de la garde côte régionale dont le Congo abritera le siège. Cette étude de faisabilité a été remise au Gouvernement par l'entremise de l'ambassadeur de l'Italie au Congo depuis le 2 novembre 2007 à Brazzaville. Mais la pratique de ce projet qui est la mise en place d'une garde côte régionale (Afrique de l'ouest et du centre) en République du Congo, au profit de l'OMAOC, n'est pas arrivée à son terme au niveau du Congo mais plutôt confié à l'OMAOC pour la mise en place du COM à Pointe-Noire (P/N), ces raisons sont évoquées en **1.2.2** de cette section 1 (page 250).

1. Coopération du Congo avec la garde côte américaine.[537]

Depuis l'adoption à l'échelle internationale du Code ISPS, la garde côte américaine a élaboré un programme destiné à vérifier si des mesures efficaces anti terroristes sont appliquées dans les ports étrangers dans la perspective de réduire tous risques aux ports américains. Ce programme de contrôle vise tous les pays qui ont des relations commerciales par voie maritime avec les USA.

Un navire provenant d'un port étranger qui n'applique pas le Code ISPS fera l'objet des contrôles intenses de sûreté avant son entrée dans les eaux sous juridiction américaine ou peut être interdit d'entrer. A cet effet, la garde côte américaine maintient à jour une liste noire des ports du monde non conformes.

[536] Bilan Groupe d'Etude M19-08, « Etude sur la Stratégie de Sécurisation Maritime des Intérêts Vitaux des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CGG et la CEDEAO », octobre 2008, p. 109.

[537] Entretien passé en 2017, sur les visites des gardes côte américains au Congo, avec l'ancien responsable de la mise en pratique du code ISPS dans le PAPN, Mr G. ESSAPOUNDOU.

Dans le cadre du partenariat avec le Congo, plusieurs officiers de la garde côte américaine visitent deux à trois fois l'an les IP du Congo et formulent des recommandations après chaque revue. De même dans le cadre du partage de l'information et l'échange d'expérience sur la gestion de la sûreté dans les IP, trois délégations congolaises ont séjourné aux USA en 2009, 2011, 2013. Selon un développement datant de 2018 et toujours valable aujourd'hui :

-Sortie du Congo de la liste noire de la garde côte américaine depuis octobre 2011 ;

-Elaboration d'une réglementation nationale suffisante ;

-Organisation des séminaires, ateliers de sensibilisation et de formation des agents impliqués dans la mise en œuvre du Code ISPS avec l'appui des officiers de la garde côte américaine ;

-Opération réussie de la marine nationale dans le cadre de l'arraisonnement dans les eaux congolaises le 31 janvier 2015 d'un navire pirate battant pavillon nigérian ;

-Félicitations officielles de la garde côte américaine au cours de leur revue de décembre 2014 en présence de l'Ambassadeur des USA au Congo et du Ministre Délégué chargé de la Marine Marchande en ce temps. Leur dernier passage était en 2019.

1.2. Vision du Ministère en charge de la Défense Nationale.

La conclusion du document *« Projet de stratégie nationale de sécurisation des intérêts congolais en mer et sur les voies navigables »* élaboré en février 2009 par un groupe de spécialistes convoqué par le Ministère de la Défense Nationale présente sa vision globale sur ce sujet[538]. Ce projet propose 2 types d'instances à des niveaux différents : instances à l'échelon national (2 instances : l'une stratégique et l'autre consultative[539]) ; et instances à l'échelon départemental (département concerné : Pointe-Noire)[540]. Chaque instance départementale est un organe interministériel[541] opérationnel chargé de :

-Coordonner et conduire l'action de l'Etat en mer et sur les voies navigables ;

-Mettre en œuvre et coordonner les actions de sécurisation des intérêts congolais en mer et sur les voies navigables.

Le COM s'insère dans ce dispositif comme cheville ouvrière dans la mise en œuvre des moyens (nautiques et aériens) concourant au service/action de l'Etat en mer. Or un seul

[538] Ministère de la Défense nationale, op cit, p.7.

[539] Stratégie : qui réfléchit et élabore la politique et la manière de les appliquer (relative aux opérations militaires exemple la marine nationale). Consultative : qui sert à prendre des décisions ou donner des avis sur ces politiques (administration du ministère de la défense).

[540] Cette instance ou organe départementale est la gendarmerie maritime, un corps paramilitaire proposé par ce groupe de spécialiste (en 2009) comme supplément à la marine nationale et à la police port qui existaient déjà travaillant en collaboration avec le COM (installé à PN entre 2015-2017), tous sous la tutelle (en tant que pouvoir de décision finale) du ministère de la défense qui est l'administration mère ou suprême de la sécurisation des intérêts de l'Etat en mer.

[541] Organes mis en place dans le département de P/N travaillant en collaboration avec le ministère de la défense chargé de l'action de l'Etat en mer dans la sécurisation des intérêts de l'Etat en mer.

département du Congo donne accès à la mer, alors il est évident que seul ce département (Pointe-Noire) puisse disposer d'un COM tel que traité dans la suite de ce document. Une adaptation est faite pour les autres départements concernés (départements donnant accès sur le fleuve Congo : Pool et Brazzaville).

Ainsi le COM se profile comme l'interface unique entre l'instance départementale concernée et les moyens nautiques et aériens de toutes les administrations publiques congolaises engagées dans sa zone de compétence (maritime). La stratégie propose que l'instance départementale (P/N) s'articule au plan opérationnel sur une administration centrale[542] (la marine nationale, comme un outil organisationnel, managérial pour conduire à bon escient les actions de sûreté de l'Etat en mer), fédératrice de toutes les autres opérant en mer[543].

Ainsi, Il revient à cette administration centrale (coercitive de préférence) de mettre en œuvre les moyens nautiques sur les théâtres d'opérations (maritime et fluvial) au profit de toutes les autres administrations à vocation maritime. Le caractère coercitif s'explique par le recours éventuel à la force armée pour faire respecter les lois et règlements sur les zones précités.

1. L'Administration publique au cœur de l'action dans l'instance départementale.

Le décret n°2002-4 du 3 janvier 2002 stipulant les missions de la Marine Nationale Congolaise comme suit :

-Assurer la défense et la protection de l'intégrité territoriale dans les limites des théâtres d'opérations ;

-Surveiller, contrôler les espaces maritimes et les eaux continentales ;

-Défendre les intérêts nationaux ;

-Participer aux missions de service public.

L'analyse de ce décret montre clairement le choix du Ministère de la Défense de laisser la primauté de l'action de l'Etat en mer à la Marine nationale[544] en l'adoptant comme administration publique centrale.

[542] Cette administration ne doit pas faire obstacle aux autres administrations concernées (police port, gendarmerie maritime) dans l'exercice de leurs compétences reconnues par l'Etat. Il s'agit de l'administration centrale pour la sûreté/défense/sécurisation des activités en mer (actions/intérêts de l'Etat Congolais en mer). A ne pas confondre avec le ministère des transports qui est l'administration centrale pour la coordination de toute direction (CFCO, Conseil Congolais des Chargeurs : CCC, PAPN, Marine. Marchande.,) liée à l'organisation du transport maritime afin de mener à bien toute expédition [en d'autres termes l'administration centrale du transport maritime].

[543]Cette stratégie se focalise sur une seule administration centrale ou corps militaire qui est la marine nationale maintenant une collaboration avec les autres différentes organes opérant en mer (exemples agent sûreté port, gendarmerie maritime, police maritime, etc.) dans le but de mener à bien toute activité de sécurisation du transport.

[544] Ministère de la Défense Nationale, op cit, p.6.

Les avantages attendus d'une telle approche sont évidemment d'ordre opérationnel (une meilleure efficacité dans la coordination) et d'ordre économique (réduction des couts par la mutualisation et l'utilisation de la dualité civil/militaire[545]). De plus, le Congo ne peut s'offrir le luxe de donner dans la situation actuelle des navires à toutes les administrations opérant en mer. Ce dispositif peut être renforcé par l'adjonction au côté de la marine nationale de la gendarmerie maritime (non opérationnelle) pour son aspect juridique (qui n'est pas défini, manque de précision des champs d'influence, des délits, des pénalités, etc.).

1.2. 2. De la stratégie de sécurisation maritime nationale à la stratégie de sécurisation maritime communautaire.

Dans le cadre du concept national de stratégie de sécurisation maritime, une étude de faisabilité avec un industriel européen (THALES) relative à l'implantation d'un réseau de surveillance maritime par l'installation des sémaphores sur le littoral (radars statiques de télédétection maritime) a été amorcée. L'offre technique relative à cette étude présente en bout de chaine un Centre de Surveillance et de Contrôle (CSC)[546] à partir duquel le trafic maritime est suivi, et peuvent partir des déports[547] vers d'autres administrations publiques à vocation maritime.

Par ailleurs le concept communautaire exige pour chaque Etat partie la mise en place de leur dispositif Action de l'Etat en mer, leur harmonisation communautaire et l'implantation d'un COM. La convergence de ces deux stratégies et surtout l'optimisation des moyens à déployer conduit de façon évidente que ce CSC (stratégie nationale du Congo) soit également le COM (stratégie communautaire)[548]. Ainsi l'étude fixée sur ce support aura un double avantage, celui de servir non seulement pour les besoins de sécurité et sûreté maritimes nationales mais aussi pour l'instance communautaire. L'avènement en octobre 2014 et la montée en puissance du CRESMAC fait que son pays hôte, le Congo-Brazzaville abandonne le concept cher des gardes côtes au niveau régional à l'OMAOC (qui n'a donné aucune suite selon les informations recueillies au cours de nos investigations), dans le but d'installer le COM[549] au Congo au profit des pays de l'Afrique centrale.

L'analyse du contenu de cette section montre clairement dans le cas du Congo, son implication insuffisante dans le milieu maritime, par un état des lieux (le matériel et la

[545] Diminution des coûts en constituant une seule équipe composée des civiles (administration professionnelle tels que les agents de sûreté du port, police port et la police maritime) et des militaires (marine nationale).
[546] THALES, « Congo-Brazzaville : Surveillance Maritime du Littoral », offre technique, Mai 2009, p.33.
[547] Signes des ondes électromagnétiques pour suivre le trafic maritime.
[548] COM et CSC font un ou le CSC fait partie du COM.
[549] A PN comme siège principal, dans les années 2015 à 2017.

logistique) des structures étatiques dédiées à la surveillance maritime et protection des ressources en mer. Au regard de la pertinence de ces enjeux issus de la sauvegarde des approches maritimes et de leurs ressources, le Congo est resté assez longtemps comme la plus part des Etats de la sous-région indifférent, pourtant là où est son trésor, là aussi sera son cœur[550].

Le rôle de ces acteurs publics ainsi étudié, la contribution des acteurs privés dans ce secteur est pertinente à analyser. 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.

1.3. Les acteurs privés dans la sécurisation maritime congolaise.

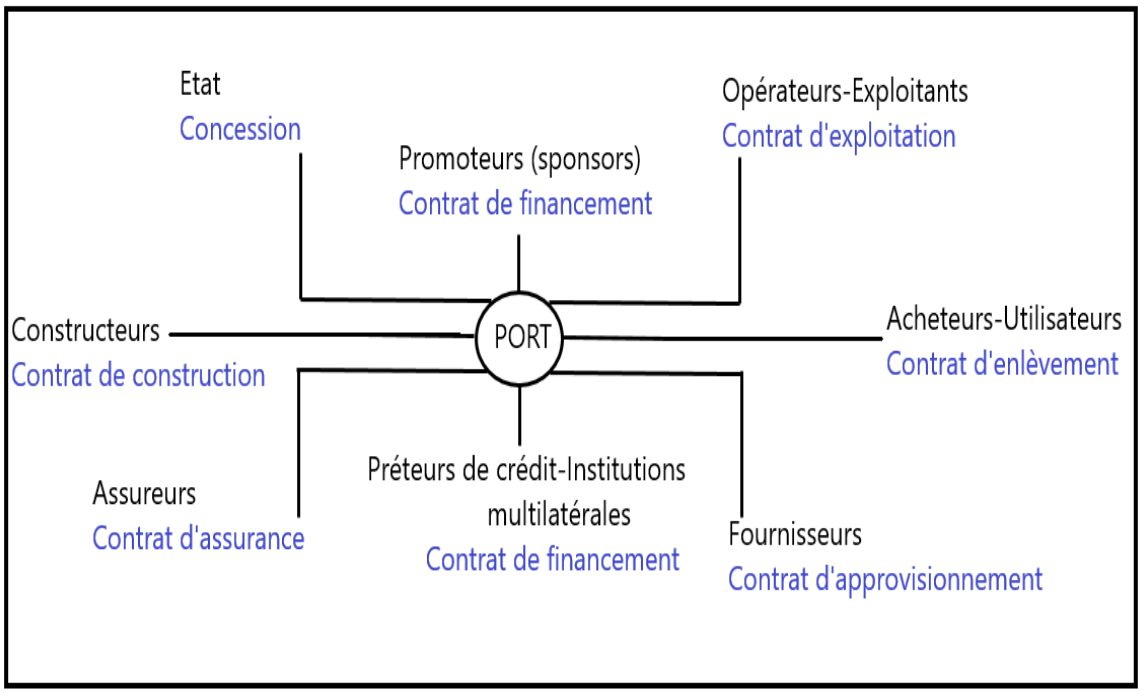
1.3. 1.Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans la gouvernance portuaire.

La gestion portuaire a toujours été l'exclusivité du domaine public, mais face à de multiples dysfonctionnements qui ont entraîné un recul considérable de leur compétitivité sur la scène internationale, la République du Congo a entrepris des réformes institutionnelles et donné accès de la gestion portuaire aux acteurs privés. Quasiment tous les ports africains 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 (Jacques GUILLAUME, 2012).

Allant vers la fin des années 90, le modèle uniforme d'un nouveau partenariat entre le secteur public et privé reste toutefois difficile à expliciter par rapport aux 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 (figure suivante n°8).

[550] Protéger ses intérêts devrait normalement être prioritaire, priorité que le Congo fait avec négligence.

Figure n°8. Types de contrats entre le PAPN et les acteurs privés, Partenariat Privé Public (PPP).



Source : Conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2020.

Dans la zone CEEAC précisément en République du Congo, les autorités portuaires prennent de gré la participation du secteur privé selon le modèle de gestion à dominante 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 (indépendance) ou non entre les fonctions de régulation et les opérations. Puis progressivement, en transformant l'autorité portuaire en un « port propriétaire foncier » qui ne possède que les infrastructures, l'Etat joue le rôle de régulateur et cède sous forme de contrats une partie ou la totalité de la gestion commerciale à des acteurs privés. Ce nouveau partenariat public/privé est orchestré en zone CEEAC par des opérateurs économiques tels que le Groupe Bolloré/Bouygues et d'autres acteurs pour la construction de nouveaux terminaux et la modernisation des équipements existants, au Congo c'est le cas :

- Du Groupe Bolloré/Congo Terminal en partenariat avec le PAPN, a investi dans la construction du terminal à conteneur, la rénovation et l'extension du terre-plein de stockage afin de recevoir des volumes supplémentaires accompagnant la croissance du pays et de la sous-région, la réhabilitation des quais déjà existants et la construction

d'un nouveau quai[551] pour les navires porte-conteneurs (transbordement) inauguré par le président de la République le 19 février 2020[552].

- De la construction dans le PAPN du nouveau terminal à bois (en 2018) par la société privé Socotrans[553] ;
- De la construction dans l'enceinte du domaine public portuaire de l'unité agro-industrielle, projet porté par la société SOMDIAA appelée nouvellement la société des grands moulins du Phare (SGMP : PDG Amadou NIANGADOU) que le président Dénis Sassou-N'Guesso a inauguré le 19 février 2020, il s'agit d'une deuxième minoterie implantée au Congo qui dispose de 06 silos de stockage de farine de blé, etc.[554] ;
- De la construction en 2020 par la société Eiffage Civil Marine de trois quais déjà évoqué plus haut dans le document (quai G 800 m, quai D 720 m, et un quai de batelage 290)[555] ;
- De Nile-Dutch (transport de marchandises conteneurisées), Panalpina (logistique et transport maritime), Necotrans-Getma Congo (logistique), Delmas Congo (acconnage et manutention), Socomab (trafic de bois), CFCO (trafic de bois avant son arrêt d'activités), Maersk et SDV (transport de conteneurs du port vers l'hinterland), Minoco (trafic de blé), Socotrans (acconnage et manutention), etc., toutes ces sociétés privées en contrat avec le PAPN. Certains pour l'approvisionnement soit des vivres à bord des navires, soit d'huile à moteur ou d'eau ou encore de carburant etc., et d'autres pour la manutention des marchandises (exemple bois, etc.) sur les quais, ainsi que plusieurs autres activités.
- De la première cargaison de minerai de fer après 28 ans, le directeur général du PAPN, Séraphin BHALAT, a salué, ce chargement exporté par la société Sapro-Mayoko vers la ville de Rizhao, dans le sud-est de la Chine, c'est par le PAPN que le minerai de fer extrait dans le gisement de Mayoko, dans le Niari, a transité pour l'Asie, une satisfaction pour Séraphin BHALAT. « Ce jour marque donc un tournant décisif dans l'histoire du Port autonome de Pointe-Noire qui renoue avec les exportations de minerais après la perte, en 1991, du trafic du manganèse du Gabon,

[551] Revue les Echos du Congo Brazzaville, inauguration des nouvelles infrastructures de Congo Terminal, article publié le 20 février 2020. Disponible aussi sur les sites www.congo-terminal.net et www.bollore-ports.com

[552] Les travaux menés par Bolloré Ports permettent à Congo Terminal (opérateur économique principal du PAPN) de devenir une véritable plateforme de transbordement de l'Afrique centrale et la porte d'entrée du bassin du Congo (port de transit).

[553] Fait constaté lors de nos enquêtes dans le port, 2018.

[554] Revue les Echos du Congo Brazzaville, visite de travail à forte à forte intensité économique à Pointe-Noire, article publié par Bertrand Boukaka, le 22 février 2020.

[555] www.eiffage.com

représentant plus de deux millions de tonnes, faisant ainsi chuter de manière drastique le trafic à l'export du port de Pointe-Noire », a-t-il rappelé.

Selon lui, ce minerai de fer contribuera à booster le trafic au niveau du PAPN en sus de l'augmentation de celui du bois observé actuellement et de l'apparition du nouveau commerce de clinker assuré par la société DANGOTE. Le directeur général espère que le trafic se réalisera et connaîtra un gros essor au regard des perspectives annoncées.

« Ainsi, ce nouveau trafic au PAPN et son développement futur pourraient se traduire par un rééquilibrage de la structure du trafic, constitué à présent de 5 899 701 tonnes, soit 52% à l'import et 5 411 944 tonnes, soit 47, 84% à l'export. Une augmentation des recettes nécessaire au remboursement des prêts que nous avons contractés pour le développement des infrastructures portuaires », s'est réjoui Séraphin BHALAT[556].

Cela dit, la réforme est par conséquent une nouvelle organisation de l'autorité publique avec le secteur privé en manière 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.

Parmi ces contrats de location[557], c'est le modèle de concession[558] qui est le plus courant en zone CEEAC car il offre une certaine souplesse en matière de droit de regard de l'autorité publique sur l'acteur privé afin que ce dernier se conforme à la volonté de la politique publique au-delà de ses aspirations au profit et à la rentabilité compétitive.

Cependant, ces régimes contractuels laisse entendre également les missions de sécurité et de sûreté du secteur privé au-delà du fait que cette attribution reste une fonction régalienne de l'Etat dont la coordination est exécutée par l'intermédiaire de l'autorité de gestion désignée, qui est la Marine Marchande au Congo désignée par l'OMI. Concernant les sociétés privées assurant le gardiennage dans le Port, il s'agit de ERINYS Congo, SCAB Congo et STRATAEGIS sous les dispositions de l'arrêté n° 6239/MTACMM-CAB fixant les conditions d'agrément des sociétés à l'exercice de l'activité de gardiennage des navires dans

[556] Le PAPN charge sa première cargaison de minerai de fer, article Publié le 23 avril 2019 à 15h05 par journaldebrazza.com avec adiac-congo.com

[557] 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 ou ne modifie pas. Il bénéficie simplement de l'usage de l'investissement ou de la propriété du bailleur » Voir J. GROSDIDIER de MATONS, 1999, Droit, économie et finances portuaires, Paris, Presse de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 268p.

[558] Concession : 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 le bien ou encore 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).

les IP ; sans omettre les entités privées d'Organismes de Sûreté Reconnus (RSO) notamment BIMV[559] et l'agence SURTYMAR.

Il ne devrait pas exister d'amalgame sur les missions sécuritaires engagées dans le nouveau partenariat public/privé à travers le contrat et le cahier des charges annexées à ce dernier parce que le principe de la concession semble clairement les énoncer comme le précise Khalifa KANE (2011) lorsqu'il émet 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 et sur les équipements autorisés ». En l'occurrence, le secteur privé assure l'efficacité et la compétitivité[560] des opérations dans les installations concédées, tandis que l'autorité portuaire assure les mêmes fonctions sécuritaires pour l'ensemble du domaine public portuaire ainsi que sur les espaces non concédées comme le sont généralement le plan d'eau.

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 ou sous-estimer l'aspect sécuritaire. En d'autres termes, cette vocation des acteurs privés à vouloir faire du profit et à répondre à la demande du trafic sous régional 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 sous 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 (société de contrôle indépendante étrangères[561]).

2. Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans le domaine de l'offshore.

Les activités de mise en valeur des hydrocarbures arpentent 3 étapes 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'Etat à travers les compétences légales reconnues

[559] BIMV (bureau maritime international). Entretien en 2018 à la Marine Marchande, avec le responsable sortant de la mise en œuvre des dispositions du code ISPS dans le PAPN, Mr Gaston ESSAPOUNDOU.

[560] Compétitivité entre sociétés opérant dans le PAPN du point de vue économique (le bon avancement des travaux/activités) et au-delà des frontières aussi c.à.d. au niveau internationale en reflétant une image attractive qui offrira plusieurs opportunités contractuelles.

[561] Exemple Groupe APAVE Congo, société française spécialisée dans les domaines de l'assistance, de l'accompagnement auprès des professionnels de tous types (privés ou publics) des entreprises et des collectivités dans le domaine de contrôle (évolution des travaux de construction), maitrise des risques techniques, humains et environnementaux à travers des prestations d'inspection et mesures diverses, ainsi que les formations professionnelles et conseils, entre autres dans les domaines de l'industrie et des analyses environnementales ; dans le but d'augmenter la solidité et la sécurité des ouvrages, des hommes et des biens, protéger l'environnement et optimiser la performance des organisations/entreprises.

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'Etat côtier reconnues par la CMB et d'autres conventions internationales.

En principe, le contrat pétrolier met au prise l'Etat 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, 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'Etat et le contracteur qui a souscrit un permis. Au milieu de ces nombreux types de contrat[562], l'industrie pétrolière a généralement recours à 2 formules. Il s'agit principalement du contrat de concession et, du Contrat d'Exploitation et de Partage de Production (CEPP).

Dans le premier cas, la définition de la concession reste identique à 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 (au Congo c'est la Société Nationale des Pétroles du Congo : SNPC) par l'Etat pour représenter son autorité comme propriétaire des ressources pétrolières. Dans ce type de contrat où l'Etat 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 Joint-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.

Alors que 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 durant l'exploration/l'exploitation (cost oil) et recevoir une rémunération en nature en disposant d'une part de la production (profil oil). Les États côtiers en zone CEEAC ont

[562] 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 (relation de sous-traitance).

progressivement adopté une législation propre à ce type de contrat vers les 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 la zone CEEAC, les deux types de contrat sont utilisés simultanément ou parfois séparément selon les pays et les acteurs concernés. Le Congo, étant un Etat producteur, est en CEPP avec TOTAL, CORAF, ILOG'S, BOSCONGO etc. qui sont toutes des sociétés privées.

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, sur les installations pétrolières et sur le personnel travaillant à bord des navires en offshore ou travaillant pour le fonctionnement des plates-formes (navires de ravitaillement, du transport du matériel, des produits et du 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 (exemples C.C.Chargeurs, Agents de Sûreté Port : DOM, etc.) 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, sa sécurisation par des mesures techniques, 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 autres des restrictions dans l'exercice des pouvoirs de police en mer où seuls les agents officiellement habilités peuvent l'incarner, ceci revient à dire qu'en réalité, seuls les acteurs du service public peuvent remplir ces missions dans le cadre des fonctions régaliennes de l'État.

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 que maître d'ouvrage (entrepreneur) tente 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 les

investisseurs, ils sont mieux placés pour évaluer l'impact du non-respect des conditions sécuritaires sur le processus de commercialisation visant à rentabiliser leurs investissements. Par déduction, ils ont 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 qui sera élucidée dans la prochaine section, des installations et du personnel sur les plates-formes par la mise en place de mesures et mécanismes visant la prévention d'éventuels événements compromettants, (étude ou enquête de faisabilité et d'impact), le contrôle des opérations et de la responsabilité de la sûreté à l'intérieur des zones concédées.

Après avoir proposé dans cette section une vision conceptuelle et managériale d'un COM puis de la technologie maritime qui s'y rapporte, du dynamisme de ces institutions publiques et de la participation du secteur privé en matière de sécurisation maritime, il a été nécessaire de compléter ces points par l'ébauche d'une procédure de sa conduite de l'action en mer et enfin l'élaboration d'un cadre juridique. Le mérite de cette combinaison se trouve dans l'interaction de 3 dimensions à savoir l'Homme, la machine et la méthode. Dans cet ordre, l'Homme est le centre de cette combinaison et se situe au sommet du processus décisionnel. La portée limitée de ses cinq sens l'oblige à composer avec la machine pour pouvoir maitriser ces grandes étendues d'eau salées en libre communication. Pour parvenir à cet ultime but qui est celui de la sécurisation de sa zone de compétence maritime l'Homme a besoin d'une méthode lui permettant en parallèle d'optimiser ses ressources humaines et matérielles. L'action résultant de la combinaison du triplet (Homme-machine-méthode) ne peut être efficace que si elle est justifiable suivant des normes internationales communément admises par tous : c'est le droit. Ainsi, un recueil si important des éléments qui répondent à la synergie de ce quadruplet (Homme-machine-méthode-droit), ne suffit apparemment pas pour mener à bien les activités dans ce secteur.

La mise en chantier d'une stratégie de sécurisation maritime nationale et l'acquisition en cours d'unités navigantes entretiennent l'espoir d'une appropriation sans précédent[563] des atouts de ses espaces maritimes. Pour parfaire ce portrait du Congo, il est fondamental de faire état de ses engagements maritimes, nécessaire pour l'élaboration du bréviaire juridique.

[563] Une appropriation si consciencieuse si sérieuse qui n'a jamais existée auparavant, pour la protection des atouts de nos espaces maritimes.

Section 2. Cadre juridique Congolais du transport maritime.

Cette section trouve son principal intérêt dans la présentation de la nouvelle architecture des espaces maritimes du Congo (1) avant d'élaborer un recueil des textes relatifs au milieu maritime dans le droit positif congolais (2) et terminer par la tactique des navires hôtes (3) sur un environnement marin regorgé de potentialité naturelle et économique qui mérite d'être protégé et respecté (4).

2.1. Les espaces maritimes sous juridiction nationale.

Jusqu'à fin janvier 2008, le droit positif congolais ne relève aucune distinction entre les divers espaces maritimes adoptés par la CMB. Dans le souci de préservation de ses ressources maritimes, le Congo adopte une approche globaliste de ses espaces maritimes en adoptant une mer territoriale s'étendant jusqu'à 200 nautiques, espace soumis à un régime juridique uniforme constituant sa zone de souveraineté. L'article 2 de l'ordonnance du 9 décembre de 1977 stipule que : « La souveraineté de la République du Congo s'étend, au-delà de son territoire à une distance fixée à 200 nautiques […] cette souveraineté s'étend de l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale ainsi qu'au lit et au sous-sol de cette mer ».

Borné de part et d'autre par l'Angola et le Gabon, deux Etats ayant respectivement ratifié la CMB en 1990 et en 1998, le Congo a longtemps été en diaphonie[564] juridique, dans le domaine maritime avec ses voisins les plus proches[565]. La République du Congo vient de franchir un pas déterminant dans le domaine maritime avec la promulgation de la loi n° 4-2008 du 30 janvier 2008 portant ratification de la CMB. Les espaces maritimes congolais dès lors, répondent à la configuration énoncée par cette convention (voir ***2.3 de cette section 2***).

2.2. Les textes juridiques maritimes du Congo.

2.2. 1. Libellés des accords maritimes.

Voir annexe 10 page 415, pour le contenu de ce paragraphe en raison de la liste assez exhaustive de ces accords.

2.2. 2. Etat juridique des lieux.

[564] Apparition d'un signal indésirable dans une voie de transmission due à l'existence d'autres signaux et à des phénomènes tels que l'induction ou la capacité entre les voies. En d'autres termes, l'interférence de signaux issus de deux circuits engendrant la perception des conversations du circuit voisin.

[565] Ministère de la Défense Nationale, op cit, p.8.

Cette section commente l'essentiel des engagements maritimes du Congo (référencés ci-dessus) tant sur le plan international que régional avec un focus sur les accords bilatéraux. Cet arsenal juridique, a le mérite de témoigner de la volonté du Congo à se conformer au Droit Maritime International en multipliant ses ratifications et en promouvant des accords maritimes avec les Etats tiers. La volonté de parfaire le professionnalisme de son secteur maritime se voit très vite dans le libellé des accords bilatéraux, une recherche permanente de formation, de remise à niveau et d'échanges. Signer des accords est une initiative très louable mais leur effectivité sur le terrain est encore plus appréciable.

Dans ce coffret congolais des accords maritimes se distingue un accord dont la plus-value juridique en matière de sécurité maritime est inestimable. Il s'agit du règlement n° 03/01-UEAC-088-CM-06 du 3 aout 2001 portant code communautaire révisé de la marine marchande des pays de la CEMAC[566]. Ce code régit le droit du transport maritime dans la sous-région Afrique centrale. Les travaux d'amendement initiés pour sa réactualisation feront de ce code un instrument juridique performant en matière de transports maritimes pour les pays de la CEMAC. Ainsi ces travaux devraient favoriser à la fois l'harmonisation et la modernisation des législations maritimes des pays membres de la communauté.

Cette section non pas seulement informe aux lecteurs sur le cadre juridique (convention des Nations Unies sur le Droit de la mer) dorénavant en vigueur au Congo dans le domaine des affaires maritimes mais également témoigne de la volonté du Congo à renforcer son arsenal juridique. Ainsi, cette section constitue alors une synthèse objective du droit positif dans le domaine maritime du Congo.

2.3. Panorama juridique de l'action tactique des navires hôtes[567].

Un navire d'Etat, en l'occurrence un navire de guerre, représente la souveraineté de l'Etat dont il bat pavillon. Une action mal appropriée exécutée par ce type de navire en vers un navire privé quelconque engage la responsabilité de l'Etat dont il bat pavillon. La maitrise du cadre juridique de son exécution est un impératif pour le staff responsable de cette opération.

[566] Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Il s'est tenu du 03 au 05 juin à Brazzaville, un atelier préparatoire de la commission de révision du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. Cette révision du code communautaire de la marine marchande est justifiée par le souci de la CEMAC de faire efficacement face aux nouveaux enjeux apparus dans le monde maritime et marqués particulièrement par l'entrée en vigueur du code ISPS, l'adoption de la convention internationale sur le travail maritime le 23 février 2006 par l'Organisation International du Travail (OIT), les mutations constatées dans le domaine de la prévention et la lutte contre la pollution marine par les navires (nouvelles règles MARPOLL) et en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (nouveaux protocoles CLC et FIPOL), les évolutions opérées dans le secteur des transports maritimes internationaux de marchandises et l'entrée en vigueur des divers actes uniformes relatifs à l' Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA).

[567] Navire de guerre ou d'Etat à partir duquel est mis en œuvre une équipe de visite (et qui reçoit).

On comprend de ce fait le recours irréfutable de cette section au Droit Maritime sous la forme de mémento ou bréviaire pour les officiers conduisant les opérations de visites. Pour rendre digeste ce bréviaire, un rappel de quelques notions de droit maritimes immédiatement connexes au sujet de recherche a été jugé nécessaire (1) avant d'énumérer les domaines d'interventions des Etats en mer (2).

Ce souci de fluidité conduit à s'intéresser aux pouvoirs de police des Etats en mer (3) et les actions possibles de leurs navires de guerre à l'égard des navires privés congolais et étrangers (4). La mutualisation des moyens nautiques par les Etats parties de la stratégie, principalement pour les navires de guerre par l'exécution des patrouilles conjointes, a conduit également la réflexion autour de l'interaction entre des navires de guerres de nationalités différentes[568] (5).

2.3. 1. Un rappel sommaire de quelques notions de droit maritime.

2.3. 1.A. Droit international de la Mer[569].

Ensemble des règles de droit international fondées sur les conventions internationales, relatif à la détermination et au statut des espaces maritimes et au régime des activités ayant pour cadre le milieu marin (navigation). Ce droit s'appuie essentiellement sur la CMB.

2.3. 1.B. Notions juridiques relatives à un navire.

Le concept de navire n'est pas défini avec certitude par le droit de la mer. On peut seulement dire que l'aptitude à la navigation maritime est au centre de la notion de navire. Ainsi, pour le professeur Gilbert GIDEL[570], « le navire est un engin flottant apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l'exclusion des autres milieux, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé ».

---

[568] Réflexion car tout navire de guerre obéit à chaque principe militaire de son pays pour se préserver des conflits d'intérêts, des perméabilités des systèmes de défense aux dépens des Etats, des coups d'état proliférant en zone CEEAC et de l'instabilité de ces régimes autoritaires très renfermés opaques et hégémoniques.

[569] Différent du Droit Maritime (mais est un aspect du droit maritime) qui est, au sens large, l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation en mer, *(aux évènements de mer et aux assurances maritimes, aux navires, aux contrats d'affrètement et de transport maritime, à l'armement et aux ventes maritimes, à la sécurité maritime),* aux abords des côtes et dans les ports, ainsi que celles qui établissent un fonctionnement de base et règlent les litiges à bord du navire. www.wikipedia.org

Le droit maritime est très vaste pluridisciplinaire et couvre des situations très diverses touchées de près ou de loin. *Droit Civil* : question du droit des obligations, contrat de transport, d'affrètement et question de responsabilité. *Droit Commercial et Droit Bancaire* : titres et documents bancaires, effets de commerce. *Droit Administratif* : gestion des ports et réglementation, règles de navigation maritime. *Droit Pénal* : infractions commises dans les bateaux. *Droit Fiscal* : taxes portuaires, problème du temps à maîtriser, ce qui en mer est compliqué. *Droit International Public* : régit les questions de souveraineté sur les zones maritimes (droit de la mer : aspect du droit maritime). *Droit International Privé* : gouverne les relations juridiques établies entre des personnes régies par des législations d'Etats différents. www.previmer.org

Pour une définition plus simple, selon M. Vialard « l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités humaines en mer ». Selon M. Rodière « l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités liées à la navigation maritime »

[570] Eminent juriste Français du Droit international (1880-1958).

On distingue généralement quatre types de navires : les navires de guerre ; les navires d'Etat affectés à des services publics non commerciaux (bâtiment de recherche scientifique) ; les navires privés (commerce, pêche, plaisance, etc.) et les navires d'Etat affectés à des services commerciaux. Nous nous focaliserons pour le reste de cette section sur deux types de navires : *les navires militaires (ou de guerre) et privés.*

B-1. Nationalité d'un navire : Tout bâtiment de mer a une nationalité[571], il n'en a qu'une. S'il en utilisait plusieurs, il ne pourrait se prévaloir d'aucune et pourrait être assimilé comme un navire sans nationalité. La nationalité du navire exprime son rattachement à un État déterminé. Ce rattachement et le concept de nationalité qui en est l'expression s'imposent parce que le navire se trouve de fait, pendant la majeure partie de son temps de vie, en un lieu, la haute mer, étranger à toute souveraineté. Certes, il fréquente des endroits en lesquels s'exerce une souveraineté déterminée, mais c'est de façon provisoire et changeante, en sorte que la nécessité du rattachement à un État donné n'en est aucunement altérée. Les conditions auxquelles un État attribue à un navire le droit d'arborer son pavillon sont l'expression de la souveraineté d'un État et sont souverainement déterminées par lui[572].

B-2. Cas du pavillon de complaisance : Les pavillons de complaisance constituent un système pervers et dangereux, car basé sur le laxisme des Etats qui offrent leur pavillon et leur registre d'immatriculation aux armateurs étrangers, et acceptent de fermer les yeux sur les conditions sociales des marins ou sur les violations délibérées et répétées des exigences de sécurité maritime.

Effets juridiques du pavillon sont les suivants :

Le navire est soumis à l'autorité et aux lois de l'Etat dont il bat pavillon ;

Il bénéficie de la protection diplomatique et même militaire de l'Etat de son pavillon ;

Les traités de commerce et de navigation, passés par l'Etat du pavillon, bénéficient au navire ;

L'ensemble organisé constitué par le navire est soumis à la loi de son pavillon, qui s'applique même aux passagers de nationalité étrangère.

2.3. 1.C. Espaces maritimes[573] soumis à la souveraineté de l'Etat.

C-1. Les eaux intérieures[574] : Sont les eaux situées en deçà des lignes de base[575] qui constituent le point de départ de la mer territoriale. Elles comprennent les ports, les rades

[571] CMB: art. 92.
[572] CMB: art. 91.
[573] Les espaces maritimes sont constitués par les étendues d'eau salées en communication libre et naturelle d'après les normes du droit international. Ces étendues sont donc celles qui partent de la ligne de base jusqu'en haute mer selon les critères de cette même convention. Voir la carte sur la délimitation des zones maritime suivant le droit international de la mer.
[574] CMB : art 8.

abritées, les mers intérieures, les embouchures de fleuves et de rivières, baies historiques etc. Sur cette partie du territoire maritime, l'Etat côtier exerce sa pleine et entière souveraineté en matière de juridiction et d'exploitation des ressources. L'Etat côtier est le seul compétent dans la règlementation de l'accès[576] et du séjour des navires dans ces eaux.

C-2. La mer territoriale : Est définie à l'article 2 de la CMB comme étant la zone de mer adjacente qui s'étend au-delà du territoire de l'Etat côtier et de ses eaux intérieures, et zone sur laquelle cet Etat continue à exercer sa souveraineté (de la côte ou de l'Etat côtier en allant vers la haute mer). Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien surjacent au sol et au sous-sol (surjacent à la surface et en deçà) de la mer territoriale. Sa largeur maximale[577] est fixée à 12 nautiques.

Le pouvoir normatif et réglementaire de l'Etat côtier dans cette zone de souveraineté doit se conjuguer avec le droit de passage inoffensif[578] qui autorise la traversée de la mer territoriale par tout navire sous réserve que celle-ci soit continue et rapide, et que des actes ou comportements[579] ne viennent perdre ce caractère inoffensif[580]. Ce passage comprend la possibilité de stopper et de mouiller, dans la mesure où il s'agit d'incidents ordinaires de la navigation ou encore de relâche forcée (avaries - état de la mer). Le droit de passage inoffensif est exclusif de toute procédure d'autorisation ou de notification diplomatique[581].

2.3. 1.D. Espaces soumis à la juridiction de l'Etat.

D-1. Zone contiguë : Large[582] au maximum de 24 nautiques par rapport aux lignes de base, la zone contiguë[583] est un espace maritime dans lequel l'Etat côtier n'exerce pas sa souveraineté mais y dispose cependant d'un droit de contrôle en vue de prévenir et de réprimer les infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration.

D-2. Zone économique exclusive (ZEE) : Cet espace maritime[584] large de 200 nautiques à partir de la ligne de base, est le premier espace maritime où se concurrencent les pouvoirs de l'Etat de pavillon du navire privé étranger (pays d'immatriculation du navire) et ceux de l'Etat

---

[575] CMB : art. 5. CMB : art. 7 : Lignes de base. Avant de définir la largeur de la mer territoriale, on définit d'abord la ligne de base car au-delà de la ligne de base commence la mer territoriale.

[576] Même si la convention de Genève du 9 décembre 1923 (article 2 du statut annexé) reconnaît une certaine liberté d'accès sous réserves de réciprocité.

[577] CMB : art. 3.

[578]CMB : art. 17

[579] CMB : art. 19.

[580] Porter atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat côtier.

[581] Impossible de passer sans autorisation authentique. Si un navire veut avoir accès à cette zone il doit d'abord faire recours à une procédure diplomatique entre les Etats pour obtenir une autorisation de circulation libre.

[582] Au large qui signifie plus loin que la mer territoriale, c'est-à-dire des côtes ou de la mer territoriale en allant vers la haute mer sans par contre atteindre la haute mer. Autrement dit, de la mer territoriale au large en respectant les 24 nautiques (zone contiguë) ou 200 nautiques (ZEE). **[Ordre à suivre : Mer territoriale – ligne de base – large – haute mer.]**

[583] CMB : art. 33.

[584] CMB : partie V.

côtier (pays qui reçoit le navire étrangers). Ainsi la ZEE échappe à la souveraineté de l'Etat côtier qui y dispose des droits souverains et exclusifs dans le domaine de l'exploitation, la règlementation et le contrôle de la pêche, de l'exploitation des fonds marins et autres activités économiques. Tout navire sous réserve (sauf ou en dehors) de violation des intérêts économiques de l'Etat côtier y jouit d'une liberté de navigation. L'Etat côtier a le droit d'intervenir[585] en cas d'accident de mer entrainant une pollution au-delà de la mer territoriale dans sa ZEE.

2.3. 1.E. Espaces non soumis à la juridiction de l'Etat : Haute mer.

La haute mer est définie[586] comme : Toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, ni sur la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques[587] d'un Etat archipel. Le régime de la haute mer est caractérisé par la liberté[588]. La zone économique exclusive (ZEE) bénéficie du même régime de liberté que la haute mer, notamment en matière de navigation. La différence entre ces deux espaces concerne l'exploitation économique des eaux, du sol et du sous-sol (pêche, fonds marins)[589].

2.3. 2. Concrétisation opérationnelle du pouvoir de police d'un Etat.

Qu'il s'agisse de la prévention ou de la protection[590], l'exercice global du pouvoir d'action en mer se concrétise opérationnellement pour l'Etat par la capacité, à partir des moyens nautiques aériens de procéder au :

2.3. 2.A. Droit d'approche ou de reconnaissance.

Ce droit consiste à un navire de guerre de s'assurer de l'identité et de la nationalité d'un navire privé rencontré en mer en lui demandant de hisser son pavillon. En haute mer, le navire de guerre effectue la reconnaissance en temps normal de navires étrangers. Cependant, dans

[585] CMB : art. 220, § 6.
[586] CMB : art. 86.
[587] CMB : art. 49 : 1. La souveraineté de l'Etat archipel s'étend aux eaux situées en deçà des lignes de base archipélagiques tracées conformément à l'article 47, désignées sous le nom d'eaux archipélagiques, quel que soit leur profondeur ou leur éloignement de la côte. Article 46 CMB : Aux fins de la Convention, on entend par : a) « Etat archipel » : un Etat constitué entièrement par un ou plusieurs archipels et éventuellement d'autres îles.
[588] CMB : art. 87.
[589] En haute mer tout comme en ZEE, la navigation peut se faire librement alors que l'exploitation des ressources naturelles ne peut se faire librement qu'en haute mer et non en ZEE car certaines exploitations sont réglementées.
[590] La CMB, en fonction des différents espaces maritimes a ainsi défini d'une façon générale la capacité juridique d'un Etat à intervenir dans le respect de ses droits et obligations. On dénombre globalement sur le plan international six domaines d'action des organismes concernés dans la sécurisation en mer : Pouvoir de contrôle des ressources ; Pouvoir de contrôle de la navigation avec la mise en œuvre des dispositifs de séparation de trafic ; Lutte et prévention contre les pollutions accidentelles ou opérationnelles ; Pouvoir de contrôle divers ou général (immigration clandestine, stupéfiants, sûreté, terrorisme, piraterie etc.).
La pollution est dite opérationnelle, lorsqu'elle est liée à l'exploitation d'un navire en utilisation normale (déballastage ou vidange des ballasts). La pollution accidentelle résulte d'un événement de mer (abordage, échouement, naufrage etc.). Il existe également la pollution volontaire qui concerne notamment les immersions de déchets délibérément déversés en mer.

des cas très limités prévus par le droit international et énoncés dans la suite du document (pages 87 à 91), le navire de guerre peut intervenir à bord des navires battant un autre pavillon que le sien (exemple appréhender un navire français mais qui bat pavillon pour l'Allemagne, qui est un autre pays que la France) et prendre des mesures répressives dans les cas les plus graves.

2.3. 2.B. Droit de visite ou d'arraisonnement.

Ce droit consiste à monter à bord d'un navire privé à des fins d'enquêtes pour déterminer l'identité du navire, la nature et la destination de sa cargaison, l'identité de son équipage, son activité réelle et vérifier sa conformité au regard de la réglementation mise cause.

2.3. 2.C. Droit de poursuite.

Ce droit[591] autorise la poursuite d'un navire étranger ayant commis une infraction ; commencée dans la mer territoriale ou la ZEE selon le domaine en cause, pour s'achever en haute mer, à condition d'être ininterrompue.

2.3. 2.D. Droit de déroutement, de conduite au port.[592]

Ce pouvoir de coercition[593] se partage en haute mer entre l'Etat du pavillon et l'Etat côtier dans ses zones sous juridiction ou souveraineté nationale. Dans la suite de cette section, l'accent sera porté exclusivement selon les espaces maritimes sur les possibilités de droits de visite (arraisonnement) et déroutement.

2.4. Actions possibles d'un navire de guerre sur les navires privés étrangers.

2.4. 1. Dans les espaces maritimes congolais.

2.4. 1.A. Eaux intérieures : L'absence d'extraterritorialité[594] des navires entraîne leur soumission à la compétence législative du riverain (ordre, sécurité, police, santé, navigation). L'application des lois de police permet en conséquence, les perquisitions à bord. Le navire privé étranger respecte les règles de navigation, les ordres des capitaineries, les règles d'hygiène et de sécurité, les obligations douanières et les règles locales du commerce (de l'Etat côtier)[595].

[591] CMB : art. 111.
[592] Au port ou vers le port de l'Etat côtier.
[593] CMB : art. 92.
[594] Principe juridique qui permet aux navires d'être considéré, en matière de droit applicable, comme relevant des lois de leur territoire d'origine, quelles que soient les eaux où ils croisent. En d'autres termes, droit que l'on a de vivre dans un pays étranger, sous le régime des lois du pays d'origine ; exemple les ambassadeurs représentants d'une nation vivant dans le pays où ils sont accrédités.
[595] J. BEURRIER, « Droits Maritimes », édition Dalloz, 2009, p.79.

Il est à noter que le terme perquisition[596] a une signification bien précise dans les procédures judiciaires. De préférence, les équipes de visite utilisent dans leur procès-verbal l'expression « examen de cargaison » plus adapté au droit international de la mer. Il est donc possible pour un navire de guerre du Congo de visiter (ou arraisonner) et dérouter un navire privé dans les eaux intérieures : *police de défense de la souveraineté.*

2.4. 1.B. Mer territoriale : Les lois de police et de sûreté s'appliquent dans la mer territoriale aux navires étrangers. Ainsi, l'Etat riverain peut imposer aux navires étrangers le respect des règles législatives qu'il a établies[597]. Il est donc légitime pour un navire de guerre de visiter et dérouter un navire étranger dans cette zone en cas d'infractions constatées (dérouter ou réquisitionner le navire étranger vers le port de l'Etat côtier pour être contrôlé). L'Etat côtier peut aller jusqu'à exercer sa juridiction pénale[598] à bord du navire, avec possibilité de poursuite[599] jusqu'en haute mer (c'est-à-dire poursuite de la mer territoriale en haute mer, s'il tente de s'échapper) : *police de défense de la souveraineté.*

2.4. 1.C. Zone contiguë : Un navire de guerre peut être autorisé à y visiter et dérouter un navire privé pour certains motifs[600] dans le cadre de la prévention des infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire (ou dans sa mer territoriale); et de la répression des infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire (ou dans sa mer territoriale) : *Police de contrôle.*

2.4. 1.D. Zone économique exclusive : Un navire de guerre peut légitimement dans la ZEE opérer une visite (arraisonnement) sur un navire privé puis éventuellement le dérouter car l'Etat côtier y dispose des droits souverains et des compétences de juridiction[601]. Une violation de ces droits et compétences sur ces espaces justifient bien la visite et le déroutement mais en contrepartie[602], notre action (patrouille) ne doit pas entraver l'exercice des libertés reconnues par la CMB pour les États tiers[603] : *Police de défense des droits souverains.*

2.4. 2. Dans les espaces maritimes en haute mer.

[596] Recherches opérées en tant qu'actes de police judiciaire par des personnes habilitées.
[597] J. BEURRIER, p.86.
[598] Suivant les dispositions prévues par la CMB : art. 27.
[599] Sous les conditions fixées par la CMB : art. 111.
[600] Motifs prévus par la CMB : art. 33.
[601] CMB : art. 56.
[602] CMB : art. 58.
[603] Dans la zone économique exclusive, tous les Etats qu'ils soient côtiers ou sans littoral jouissent dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87 ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

Les navires en haute mer ne sont soumis à aucune autre autorité que celle de l'Etat dont ils portent le pavillon[604] : c'est la loi du pavillon. On déduit de ce principe de loi de pavillon que seuls les navires de guerre de l'Etat du pavillon sont susceptibles d'exercer, en haute mer, des actes de police à l'égard des navires de leur nationalité. Les autres navires n'ont le droit que d'effectuer la reconnaissance[605].

Ce principe de l'exclusivité de la loi de pavillon des navires en haute mer puis de la liberté des mers qui fonde le statut de la haute mer souffre de quelques entorses nécessaires dans des cas très précis. Entorses nécessaires car aucun Etat ne peut disposer d'autant de navires de guerre pour surveiller leur flotte maritime internationale au détriment des missions de défense affectées en priorité à ces navires et en plus, les Etats non côtiers[606] ne disposent pas de navires de guerre pour le contrôle de leur flotte[607]. On assisterait à une véritable anarchie, une confusion et discorde politique en haute mer sans ces mesures préventives.

Ainsi certaines infractions ou des menaces particulièrement graves peuvent justifier la dérogation du principe de la loi du pavillon par un navire de guerre en haute mer c'est-à-dire un navire d'un pavillon différent (visite ou arraisonnement et/ou déroutement) dans des cas très précis qui seront mis en lumière dans les lignes suivantes.

2.4. 2.A. L'arraisonnement sans accord de l'Etat du pavillon.

Les navires de guerre peuvent arraisonner un navire en haute mer sans accord préalable de l'Etat de pavillon du navire étranger dans les cas suivants[608]:

A-1. Piraterie (au sens de la CMB) : Tout État peut saisir les engins et appréhender les personnes. Les tribunaux de l'État capteur pourront prononcer les mesures à prendre, ainsi que les peines à infliger[609], car le pirate est considéré comme « l'ennemi international du genre humain » justifiant l'abandon de la loi du pavillon. La saisie pour cause de piraterie ne peut être effectuée que par des navires ou aéronefs militaires[610].

A-2. Traite des êtres humains: Les articles de la CMB qui traitent de ce délit sont : L'article 99 qui oblige l'Etat du pavillon d'adopter des mesures visant à dissuader leurs navires de s'adonner à cette pratique. Cet article précise également qu'un esclave recueilli sur un autre navire est libre par le fait même. Et l'article 110 donne aux bâtiments de guerre le droit de

[604] 3 CMB : art. 56. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

[605] Demander à un navire de hisser son pavillon.

[606] CMB : art 90. Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.

[607] Ces Etats non côtiers n'ont pas accès à la mer, ils ne disposent donc pas de navire de guerre pour assurer les contrôles

[608] CMB : art 110.

[609] CMB : art 105.

[610] CMB : art 107.

procéder à la visite d'un navire suspecté de transporter des esclaves. Mais tous les cas, seul l'État du pavillon sera compétent pour juger les coupables.

A-3. Emissions non autorisées : Il s'agit d'émissions hertziennes (radio ou télévision) non autorisées, sur des fréquences attribuées à d'autres émetteurs depuis un navire ou une installation en haute mer à l'intention du grand public, à bord de navires ne battant pas le pavillon de l'État dont les émissions sont brouillées en violation des règlements internationaux. L'article 109 de la CMB prévoit que tous les Etats coopèrent à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer. Les personnes diffusant ces émissions peuvent être poursuivies devant les tribunaux de l'État du pavillon du navire émetteur, mais aussi de celui de l'immatriculation des installations, de celui dont les émissions sont brouillées, et même de celui dont les personnes sont ressortissantes[611].

A-4. Absence ou dissimulation de nationalité : Il y a dissimulation de nationalité lorsqu'un navire privé, arbore un pavillon étranger ou refuse de hisser son pavillon, en cas de contrôle par un navire de guerre. Tout dissimulation de nationalité est un délit qu'il s'agisse d'un navire de même nationalité que le navire de guerre ou pas.

A-5. Pollution : L'Etat côtier a un droit d'intervention en haute mer en cas de pollution menaçant son littoral[612] et plus généralement ses intérêts. Les stipulations de la CMB, relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent pas aux navires de guerre[613].

A-6. Poursuite commencée avant la haute mer : Cette exception s'applique si une infraction a été commise aux lois et règlements de l'État riverain par un navire civil d'un État tiers[614]. Dans ces conditions et si la poursuite commence lorsque le contrevenant se trouve dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques, la mer territoriale ou la zone contiguë de l'État riverain, ce dernier peut poursuivre le contrevenant jusqu'en haute mer, l'arraisonner, le dérouter vers l'un de ses ports et sanctionner les auteurs de l'infraction.[615]

2.4. 2.B. L'arraisonnement avec accord de l'Etat du pavillon.

B-1. La répression du trafic illicite des stupéfiants : L'article 108 de la CMB promeut le principe de la coopération des Etats dans le cadre de la répression du trafic illicite mais l'autorisation d'intervention d'un Etat tiers sur le navire soupçonné ne peut être autorisée que par l'Etat dont le navire bat pavillon. La convention des Nations unies contre le trafic illicite

[611] J. BEURRIER, op cit, p.121.
[612] CMB : art 221.
[613] CMB : art 236.
[614] CMB : art 111. 1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat côtier ont de raisons fondamentales de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat.
[615] J. BEURRIER, op cit, 122.

de stupéfiants et de substances psychotropes signée à Vienne le 20 décembre 1988 traite du trafic par mer dans son article 17 qui vient compléter le cadre juridique établi par la CMB. Cet article s'applique dès qu'un navire de guerre dispose d'un motif raisonnable de soupçon de trafic illicite à l'égard d'un navire privé.

L'article 17 introduit une distinction novatrice entre :

La demande d'assistance émise par un Etat soupçonnant un navire battant son pavillon ou un bâtiment sans pavillon ou immatriculation de se livrer au trafic de stupéfiants ; par cette demande l'Etat du pavillon autorise les bâtiments des autres pays à contrôler le navire suspect.

La demande d'intervention sur un navire étranger, formulée par un Etat, appelé Etat requérant. Si l'Etat du pavillon ou Etat requis (l'Etat à qui on a demandé), répond favorablement à cette demande, l'Etat requérant peut visiter le bâtiment et, en cas de preuves d'infraction, prendre toutes mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes et de la cargaison. L'article 17 améliore le dispositif prévu par la CMB en élargissant le champ de la coopération aux actions entreprises à l'initiative des Etats requérants, alors que la convention de 1982 n'envisageait celle-ci (l'intervention) que sur demande de l'Etat du pavillon.

B-2. La répression du terrorisme maritime : La répression du terrorisme maritime est traitée par la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988[616]. Cette convention permet à tout État de réprimer ces actes illicites et d'assurer la détention des auteurs. Elle oblige également les parties à engager des poursuites pénales et à procéder à des extraditions afin de lutter contre le terrorisme international.

Pour réactualiser cette plateforme juridique de répression contre le terrorisme maritime international, il a été adopté à Londres en 2005 le protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental[617]. Ce protocole maintient également les prérogatives de l'Etat du pavillon dans le cadre de l'intervention en haute mer d'un navire de guerre sur un navire ne battant pas le même pavillon et qui aurait à son bord des terroristes.

L'automaticité de l'intervention offerte par les dispositions de l'article 8 bis dans ses points D et E du paragraphe 05 ouvre la voie à la simplification des procédures d'intervention, tout en

[616] Cf. Voir le préambule de ladite convention disponible sur le site internet de l'OMI: http://www.imo.org

[617] Physiquement, le plateau continental est le socle continental partiellement immergé qui prolonge les terres émergées sous emprise national. Son rebord extérieur est abrupt et bien marqué. L'article 76 CMB en donne la définition.

maintenant intactes les prérogatives de l'Etat du pavillon, puisque ce dernier a le choix de cette option lorsqu'il accepte, adhère ou ratifie le traité[618].

Il est également très intéressant de signifier que la résolution 1390[619] ouvre la possibilité d'intervention sur des navires suspectés d'entretenir un lien avec des personnes, groupes, entreprises ou entités associées à des terroristes, bien que l'accord de l' Etat du pavillon reste à obtenir.

2.4. 3. Dans les espaces maritimes étrangers.

2.4. 3.A. Eaux intérieures : Aucune action possible d'un navire de guerre sur un navire privé ne battant pas pavillon congolais dans les eaux intérieures d'un Etat tiers, à condition qu'il soit établi dans ce cadre des accords au sein de la stratégie de sécurisation maritime communautaire des pays de la CEEAC. En toute logique, ce sont les navires d'Etat du pays côtier qui doivent agir pour des infractions commises dans leurs eaux intérieures (zone de souveraineté).

2.4. 3.B. Mer territoriale : Aucune action possible d'un navire de guerre congolais sur un navire privé étranger sous réserve que la stratégie communautaire (ou un accord bilatéral) ait prévu cette possibilité. Cependant pour une lutte efficace contre la piraterie maritime (au sens de ce document), il serait très pertinent que la stratégie maritime de la CEEAC légifère sur le droit de poursuite d'abord entre les Etats partie puis avec les ensembles régionaux voisins (CEDAO et SADC[620]). Le cas de la zone D (frontalière avec le Nigeria) est un cas d'école dans ce sens[621].

En effet, Le bilatéral Cameroun/Nigeria étant suffisamment lesté par leur passage à la cour internationale de justice, il est difficile que les deux Etats trouvent facilement un accord qui faciliterait tout en autorisant le suivi des criminels dans leurs eaux respectives par celui des Etats qui mène la poursuite[622].

Dans ce cas seule la CEEAC peut s'accorder avec la CEDEAO à laquelle le Nigeria est Etat membre. Pour le Cameroun, Etat pilote de la zone D limitée au nord par la frontière Cameroun/Nigeria, le Nigeria est une impasse dans la sécurisation de cette zone comme

---

[618] ATONFACK GUEMO, « La Mutualisation des Moyens de Lutte contre les Actes de Piraterie dans la sous-région CEEAC », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, p.129.

[619] L'art. 2 de la résolution du conseil de sécurité des Nations Unies sur un appui analytique et de surveillance des sanctions d'actes terroristes, est disponible sur le site : http://www.diplomatie.gouv.fr.

[620] Southern African Development Community : Communauté de Développement de l'Afrique Australe. Elle comprend 14 Etats dont l'Angola et le Congo-Kinshasa, tous deux Etats parties à la stratégie de sécurisation maritime version CEEAC.

[621] La situation est résolue pour les Etats parties car : Les Etats parties s'autorisent la libre utilisation de leur espace aéromaritime dans le cadre du droit de poursuite conformément aux dispositions des instruments juridiques en vigueur (pour la zone D). Source : CEEAC, « Accord Technique […] Zone D », p.8.

[622] Pour le Cameroun et le Nigéria, suite à leurs antécédents judiciaires, difficile que chacun autorise à l'autre de poursuivre des criminels dans ses eaux territoriales (difficultés de compromis dans les procédures de poursuite et d'application du droit).
C. ATONFACK GUEMO, thèse 2010, réflexion sur le droit de la sûreté maritime, cas des Etats riverains du golfe de Guinée, p.143.

l'affirme le Commissaire de la Marine Camerounaise ATONFACK GUEMO en stipulant que : « Les rigueurs du respect scrupuleux des frontières maritimes en dehors des accords spécifiques des Etats concernés rend difficile l'harmonisation de la lutte contre les actes illicites dans la zone D ; dans l'hypothèse où les auteurs de ces actes trouvent refuge dans les eaux sous juridiction nigériane (CEDEAO, CGG) »[623].

Pour le Cameroun, les eaux du Golfe de Guinée zone CEEAC ne peuvent être durablement calmes si les Etats voisins, surtout le Nigeria ne sont fortement pris en compte et associées aux instruments juridiques développés et aux stratégies militaires mises en œuvre[624].

Si le titre de l'étude réalisée par le groupe M19-08[625] porte la mention « synergie avec la CEDEAO », cela montre bien la prise en compte de cet aspect sécuritaire du Golfe de Guinée par la CEEAC. Certainement en cours de discussion depuis la conférence Nigeria/CEEAC convoquée à Malabo en janvier 2010 par le Nigéria, qui n'a donné aucune jusqu'à nos jours[626]. Si le problème de droit de poursuite à la frontière maritime nord de la CEEAC est en cours de résolution, celui de la frontière Sud mérite autant d'attention particulièrement celui de l'Angola, pouvant être appelé pour suivre les criminels des mers jusqu'aux frontières maritimes de la Namibie. Soit un accord bilatéral peut résoudre le problème ou le recours à la SADC[627] [628].

2.4. 3.C. Zone économique exclusive : Voir police de la haute mer (***2.4.2*** Page 267).

2.5. Actions possibles d'un navire de guerre congolais sur un navire privé battant pavillon congolais : Loi du pavillon.

2.5. 1. Espaces maritimes congolais.

Quelle que soit sa position dans nos espaces maritimes (eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, ZEE ou haute mer) un navire battant pavillon congolais peut être visité et dérouté par un navire de guerre congolais : C'est la loi du pavillon.

2.5. 2. Espaces maritimes étrangers.

[623] C. ATONFACK GUEMO; op cit, p. 143.
[624] Ibidem.
[625] Mise ensemble par les Etats d'Afrique (du centre d'abord ensuite de l'ouest qui a rejoint le groupe), des moyens de lutte contre la criminalité maritime.
[626] Afin de faciliter l'harmonisation de lutte contre les actes illicites (dans la zone D, CEEAC – CGG) dans l'hypothèse où les auteurs de ces actes criminels trouvent refuge dans les eaux voisines hors juridiction CEEAC, exemple dans les eaux sous juridiction nigériane (CEDEAO – CGG).
[627] Southern African Development Community : Communauté de Développement de l'Afrique Australe (14 pays).
[628] C. ATONFACK GUEMO, thèse 2010, ibidem.

2.5. 2.A. Eaux intérieures : La loi du pavillon continue à s'appliquer sous réserve des droits de l'Etat de séjour ou de l'Etat côtier et à condition de ne pas troubler l'ordre public de l'Etat de séjour car c'est une zone de souveraineté (de l'Etat côtier).

2.5. 2.B. Mer territoriale : Le navire de guerre garde sa prérogative régalienne de police de pavillon sous réserve qu'il observe le passage inoffensif. Par contre, en cas de passage offensif, le navire de guerre Congolais a bel et bien le pouvoir de contrôle sur le navire privé Congolais.

2.5. 2.C. Zone contiguë et zone économique exclusive : Le navire de guerre peut contrôler et conserve dans ces zones ses privilèges de police de pavillon à l'égard des navires privés battant son pavillon, à condition que son action n'attente pas les droits souverains de l'Etat côtier.

2.6. Actions possibles d'un navire de guerre congolais sur un navire de guerre étranger.

2.6. 1. Particularité du navire de guerre.

Le navire de guerre assure, dans toute sa plénitude, le caractère représentatif de l'Etat (souveraineté) dont il porte le pavillon. Ainsi il jouit d'une immunité complète à l'égard de tout Etat autre que l'Etat de son pavillon. Ce régime s'applique aussi bien en haute mer que dans les eaux territoriales et intérieures étrangères, sous réserve de respecter les règles édictées par l'Etat riverain, dans la mesure où ces règles sont conformes au droit et aux usages généralement acceptés. Le régime de l'immunité trouve son origine dans la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926[629]. Son principe est réaffirmé dans les articles 32 et 236 de la CMB ainsi que dans divers traités internationaux.

2.6. 2. Immunités du navire de guerre.

2.6. 2.A. Immunité de législation : Seule la loi pénale congolaise est applicable pour les infractions commises à bord d'un navire de guerre congolais. Inversement la loi pénale congolaise ne peut s'appliquer sur un navire de guerre étranger.

2.6. 2.B. Immunité de juridiction : Seuls les tribunaux congolais sont compétents, par exemple le contentieux sur le recouvrement des créances en cas d'événement de mer impliquant un navire de guerre ne peut être poursuivi que devant les tribunaux congolais.

[629] L'article 15 de ladite convention est disponible sur le site : http://www.dipulb.be

2.6. 2.C. Immunité d'exécution : Aucune contrainte, aucun acte de souveraineté[630] ne peut être exercé par un État étranger sur un navire de guerre, contrairement aux navires privés ou de commerce comme il a été bien indiqué plus haut. Attention le concept d'extraterritorialité n'existe pas juridiquement, on parle plutôt d'immunités qui sont justifiées par le fait qu'un bâtiment de guerre est une formation organisée, commandée par un chef investi de son pouvoir par l'Etat. La seule action possible sur un navire de guerre étranger est de lui demander lorsqu'il porte atteinte aux intérêts congolais en mer (ou enfreint à nos lois et règlements) de quitter les espaces maritimes sous notre souveraineté ou juridiction.

Le bréviaire juridique constitué par cette section incarne la volonté exprimée de réunir l'essentiel des références juridiques nécessaires à la mise en œuvre d'une opération de contrôle telle que définie dans ce document. Sur ce, les références juridiques sur le transport maritime ainsi étudiées, il convient à présent de donner un aperçu très sommaire de la réglementation Congolaise pour la protection de l'environnement marin.

2.7. Un aperçu théorique de la réglementation national sur la protection de l'environnement marin.

Dans les législations nationales de l'Afrique centrale plus particulièrement la République du Congo qui est notre zone d'étude, la protection de l'environnement marin est traitée de façon hétérogène. Outre le fait que les mécanismes internes génèrent des lois et une réglementation qui peut être spécifique à un État ou à la sous-région.

Les législations congolaises à l'instar de ses pays limitrophes, 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[631] qui ne doivent pas entraver les fondements des principes juridiques universels sur la protection de l'environnement marin.

Les conventions internationales reconnaissent à ces États des droits d'exploitation et 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 marin et des ressources naturelles. Cette reconnaissance dualiste (droits/obligations des États) est

[630] Lorsque l'équipage d'un navire de guerre se mutine, le navire de guerre est considéré comme pirate par l'article 102 CMB : Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé. Ainsi un navire de guerre d'un Etat tiers peut intervenir conformément à l'article 110 de la CMB.

[631] En s'inspirant/basant de ces principes internationaux pour Créer/définir leur propre cadre/outil juridique en fonction de leurs propres capacités.

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).

Mais le droit international lègue aussi aux juridictions nationales deux principes fortement 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, 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 de la CEEAC 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.

Tous les États de la sous-région fournissent des efforts individuellement ou communautairement pour disposer de cadres juridiques performants pour la protection de l'environnement marin, mais cette juridiction est parfois sommaire et insuffisante.

Section 3. Les limites des institutions congolaises.

Les difficultés que rencontrent les institutions congolaises en matière de sécurisation maritime se situent surtout au niveau du cafouillage des institutions publiques. Cependant, l'absence d'une politique de coordination est certainement l'une des grandes difficultés pour expliquer les manquements observés sur l'action de l'Etat congolais en mer en matière de sécurisation. Nous déclinons surtout cette absence de coordination à travers les formes d'organisation administrative publique et le manque de cadre juridique définissant de manière claire la participation du secteur privé dans la sécurisation maritime.

3.1. Absence d'une politique de coordination des institutions publiques.

Parmi tant d'autres, l'un des problèmes majeurs dans les pays de l'Afrique centrale plus précisément en République du Congo est la qualité des institutions perçues ou traitées d'inefficaces pour assurer l'action de l'Etat 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 laxiste 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 entre autres 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 nombreux aspects incongrus.

Le fait d'avoir focalisé notre analyse sur la forme d'organisation des institutions publiques congolaises 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 manque de clarté constaté. Autrement dit, est-ce que l'action de l'Etat en mer est pour autant mieux coordonnée, mieux structurée et efficace de nos jours à travers ces institutions ?

Pour avoir analysé l'exemple Congolais du point de vue de la structuration des institutions publiques pour l'action de l'État en mer, on remarque une certaine forme d'organisation administrative évoquée ci-dessus et pour la plupart des Etats du GG en zone CEEAC, qui est le modèle à « fonctionnement ministériel » est théoriquement problématique dans les relations interdépendantes des acteurs publics car chaque institution souhaite garder jalousement les prérogatives de ses missions sur la mer. La collaboration avec l'institution centrale (Ministère des transports) est souvent plus théorique que pratique. Très peu d'acteurs externes à l'institution désignée coopèrent réellement pour harmoniser l'action de l'État en mer, les textes légiférant sur les responsabilités des uns et des autres ne sont pas respectés par défaut de moyens et surtout plus un manque de volonté.

Malgré des efforts de définition du rôle et de la fonction d'une structure à suivre, 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. Nous pouvons citer à titre d'exemple le cas de la DIGMAR (*Direction Générale de la Marine Marchande, Autorité désignée pour le suivi des dispositions du code ISPS*) en République du Congo qui, malgré des missions et des attributions bien définies tente tant bien que mal de faire respecter son autorité dans le domaine portuaire à Pointe-Noire ou encore dans ses missions de sécurité et de sûreté maritimes. Par son manque de moyens et une myriade de cafouillages/confusions dans cet organe, cette autorité maritime tarde à se frayer un chemin comme décideur du secteur maritime et portuaire Congolais. C'est incontestablement le risque de déséquilibre qu'elle fait peser sur la prise en considération des concepts de sécurité et de sûreté.

Un autre reproche souvent soulevé, est que les organes concernés se penchent fréquemment 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.

En outre, les faiblesses inhérentes au système juridique pénal national (corruption, lenteur, ancienneté et manque de cohérence entre les textes juridiques, etc.[632]) constituent un obstacle supplémentaire. Le travail de police en mer requiert un corpus juridique aussi complet et complexe que celui de la police à terre tels que : existence de l'infraction de piraterie, loi encadrant l'emploi de la force en mer, habilitation des commandants de la marine en qualité d'officiers de police judiciaire, etc. À ce titre, un travail considérable de mise à niveau du droit national doit être effectué au Congo Brazzaville. En matière répressive, l'efficacité dépend aussi et surtout d'une coordination très avancée entre tous les acteurs concernés : justice, police, marine, douanes, CNC (Capitaines à la Navigation Côtière[633]). Ce chantier est à peine engagé dans le pays[634].

Finalement, 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 la forme 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.

3.2. Un faible cadre réglementaire définissant la participation du secteur privé.

Au Congo tout comme dans la zone CEEAC, 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 entretiennent avec le secteur privé dans le cadre contractuel des acteurs portuaires et de l'activité pétrolière en mer.

Tout d'abord, il faut reconnaitre qu'en Afrique centrale précisément au Congo BZV, 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

[632] H. Anyiam, «The Legalities of Gulf of Guinea Maritime Crime With Suggested Solutions », Center for International Maritime Security (CIMEC), 17 juillet 2014.

[633] C'est eux qui jouent le rôle de garde-côte au Congo, entretien avec Mr Poungui Antony, un agent de sûreté du PAPN, janvier 2021.

[634] Faits constatés sur le terrain lors de nos enquêtes. Entretien également passé en 2020 avec Mr Antony Poungui, l'un des agents de sûreté portuaire à la Capitainerie du PAPN.

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. L'État reste juridiquement cramponné 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 le pays. Le statut de structure autonome que le PAPN est censé 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 (privé/public) sur la vision que chacun souhaite donner à ses activités.

En effet, 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 (au Congo c'est la marine marchande soutenue par la police port et les Agents de Sûreté Port : DOM) peine très souvent à remplir les siennes. Il n'est pas très étonnant de constater que dans le PAPN et autres ports de l'Afrique centrale, 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 (chute ou négligence) 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 la police portuaire ne sont pas en principe concédées. Cette attitude quelque peu démissionnaire des autorités publiques nationales est encore plus flagrante dans l'exploitation en offshore au Congo.

Si certaines législations pétrolières sous 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 au bénéfice d'un fonctionnement bien réglementé. 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 (Marie-Josiane ETEME, 2012)[635]. Ainsi, malgré le fait de n'avoir pas de réels moyens ou capacités de vérification durant nos enquêtes, des exigences sont réclamées par l'Etat aux opérateurs privés 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 ? 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 et largement traitée pour le bien du partenariat public/privé en matière de sécurisation maritime.

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 difficile à assumer en matière de sûreté sur et aux alentours des plates-formes[636]. 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 au PAPN et dans d'autres ports sous 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 des investisseurs. 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 surprenant d'assister à un désintérêt total ou partiel de cette participation du secteur privé. La prudence est de mise pour l'Etat congolais ainsi que les autres États de la CEEAC afin de concilier en des termes clairvoyants ce partenariat public/privé en matière de sécurisation maritime.

[635] Marie-Josiane ETEME, thèse de doctorat 2012, sur les aspects juridiques des contrats pétroliers d'exploration et d'exploitation en mer.
[636] Manque d'autorité imposée par l'Etat congolaises pour la sûreté des activités pétrolières en offshore parce que l'Etat ne dispose pas de moyens adéquats techniquement pour contrôler ces plates-formes, ces installations complexes en mer.

Tableau n°11. Récapitulatif du cadre juridique de la République du Congo pour la sécurisation du transport maritime (Atouts et Handicaps).

FORCES (atout interne)	FAIBLESSES (handicap interne)	MENACES (handicap externe)	OPPORTUNITES (atout externe)
Participation à la création du COM basé à P/N (Congo), un soutien potentiel aux missions de surveillance en mer territoriale la marine nationale.	Manque de bonne gouvernance dans la sécurité des activités pétrolières en offshore ou absence de politique claire pour lutter contre l'insécurité.	Passage de nombreux navires pétroliers et marchands souvent hors normes de navigation et de sécurité, de potentiels facteurs de catastrophes maritimes difficilement gérables par les Etats.	Mise à disposition par la FAO de l'accord 2009 sur les Mesures du Ressort Etat du Port qui offre aux Etats côtiers africains démunis de moyens de surveillance, des possibilités de lutter efficacement contre la pêche INDNR à moindre coût.
Signature du protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts de l'Etat en mer préparé par le COPAX.	Lenteurs à l'adhésion aux différents instruments juridiques internationaux et régionaux.		
Ratification de la convention CMB, STWC, SOLAS, du code ISPS, etc. et membres du CRESMAC, du CMC et de la CGG pour missions de surveillance.	Manque de respect de la procédure d'appropriation des textes internationaux et application laxiste des lois.	Pratique intense de la pêche Illicite, Non Déclarée, Non Réglementée par les navires nationaux, étrangers entrainant un déclin rapide et irréversible des ressources halieutiques.	Existence d'un CRESMAC, doté de moyens de détection et d'intervention en mer capables de soutenir certaines missions de surveillance des activités en mer.
Partenariat avec la garde côte américaine pour le renforcement des mesures efficaces anti-terroriste. Mise en place du CSC.	Manque de coopération dynamique en matière de sécurisation avec les Etats de la sous-région et une garde côte non dynamique.		
Existence de la convention de 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique O. et C., dite convention d'Abidjan.	Absence de clarté dans la définition des missions des différentes administrations impliquées dans le domaine maritime.		
Signature du règlement n° 03/01- UEAC-088-CM-06 du 03/08/2001 portant code communautaire révisé de la marine marchande des pays de la CEMAC.	Carence de législations nationales sur la sécurisation maritime et décisions de plusieurs conférences sans concrétisation.	Absence de sanctions des navires en infraction facilite la montée en puissance du brigandage.	Positionnement des 4 Centres Multinationaux de Coordination prévus dans les pays pilotes (Angola, Congo, Gabon, et Cameroun) pour être des bras armés de la sécurité maritime et de la protection des ressources naturelles.
Ratification aux conventions OILPOL 1954 et MARPOL 73/78 consacrées à la protection et à la préservation du milieu marin.	Absence des obligations contraignantes dans les textes internationaux, d'où la non application au niveau nationale.		
Existence d'une ordonnance (09/12/1977) de la souveraineté Congolaise sur sa mer territoriale fixant la distance à 200 nautiques.	Absence de collaboration entre les organismes internes et faiblesse du pouvoir de décision des institutions au sein des structures.	Exploitation pétrolière très intense avec risques réels de pollution majeure.	

Source : conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.

Conclusion du chapitre 4

Au terme de ce chapitre, l'analyse des réponses en matière de protection de l'environnement marin et de l'action de l'État en mer sur le plan national, par l'implantation d'un Centre de Surveillance et de Contrôle (CSC) au sein du COM (ou faisant partie du COM) à partir duquel les expéditions maritimes sont suivies du port de départ en connexion avec d'autres administrations publiques à vocation maritime (la marine nationale via sa plate-forme informatique par exemple), et par la création du COM comme soutien à la Marine nationale pour des missions de surveillance en mer territoriale, nous a permis d'avoir une idée sur ces colossales difficultés qui existent depuis des lustres dans la sécurisation maritime Congolaise.

Les actions lacunaires de l'Etat se situent au niveau d'une organisation bancale, tuée par un manque de coordination et d'harmonisation qui s'ensuit des querelles internes entre les acteurs publics, la détermination imprécise de la participation du secteur privé dans la sécurisation maritime, le manque de volonté politique du Gouvernement et le jeu des acteurs internationaux qui convoitent le golfe de Guinée dont le Congo pays bordant cet espace maritime, sans offrir des lendemains prometteurs pour aborder objectivement le problème de sécurisation maritime régionale avec les moyens requis.

Sur ce, cette défaillance institutionnelle manifestée par le Gouvernement congolais, malgré la quantité innombrable des acteurs publics comme privés susceptibles d'intervenir pour la sécurisation en mer, maintient l'espace maritime dans une vulnérabilité certaine, une question qui est pour l'Etat, une situation très compromettante et incertaine pour la sécurité/sûreté de toute expédition par voie maritime.

Conclusion de la deuxième partie

Examiner les réponses des États sur le contrôle institutionnel, la territorialisation et la protection de l'environnement marin, sur tout l'espace maritime de la sous-région CEEAC particulièrement celle de la République du Congo, était l'objectif de cette première partie. Une réalité complexe et multiforme traduite par ces deux chapitres, le premier sur les interventions internationales en matière de sécurisation maritime, le second sur les normes des institutions sous régionales et nationales dans la sécurisation maritime.

Le premier chapitre expose l'intervention des organismes internationaux (OMI, BMI, OMT et OMD) dans la sécurisation du transport maritime par la mise en place des mesures sécuritaires efficaces. La plupart de ces mesures ont été négociées à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et soutenue par les ONG. A l'occasion de plusieurs conférences internationales organisées, de nombreuses conventions, résolutions, codes, règlements, documents administratifs, etc. ont été adoptés et mises en vigueur pour le contrôle de la navigation en mer et de toute activité portuaire. Des exemples régionaux et nationaux déjà précités dans le contexte corroborent ces faits. Entre autres, nous avons le cas de la France, étant membre de l'OMI et de l'OIT, a intégré à l'ordre juridique français par décret les récents amendements à la convention SOLAS et le code ISPS ; le cas de l'UE qui à travers un règlement transpose les évolutions de la convention SOLAS en droit européen ; le cas de l'Asie qui au travers du CSCAP (ONG) dont l'objectif est d'être un lieu d'échanges sur les questions de sûreté de la zone Asie-Pacifique ; et bien d'autres.

Le second chapitre, quant à lui, émet les missions et formes stratégiques des acteurs sous régionaux (zone CEEAC) et nationaux (publics) en mettant en place des opérations de patrouille de différentes marines nationales en mer, en créant des organes sous régionaux de sécurité maritime, en donnant existence à plusieurs partenariats avec les acteurs privés permettant à ces derniers de participer non seulement à la sécurisation des activités portuaires mais également à d'autres actifs liés au transport ou domaine maritime (ravitaillement, manutention, transbordement, etc.) et à l'exploitation des ressources naturelles (hydrocarbure, être aquatiques, etc.) et en respectant les textes règlementaires légiférés par les institutions internationales.

En définitive, toutes ces initiatives prises par ces nombreux Etats internationaux comme sous nationaux, devraient normalement présenter un avenir plus rassurant dans la sécurisation du transport maritime, mais hélas les réalités nous démontrent plutôt le contraire

malheureusement. Des réalités mélancoliques justifiées par la territorialisation imparfaite des espaces et des activités maritimes régionaux à cause des tracés maritimes frontaliers approximatifs ou inexistants des pays de la sous-région, le manque cruel de coopération et d'harmonisation entre les Etats de la sous-région en raison de leur désir d'appropriation de certains espaces, le manque de moyens financiers et le caractère non contraignant et très vague/imprécis des juridictions internationales qui ont une influence sur la volonté des Etats de la sous-région pour assurer l'effectivité de ces lois. Cela dit, l'incarnation de l'action de l'État en mer se fait avec d'éléphantesques difficultés, l'analyse portant sur les institutions à toutes échelles le prouve aisément.

Troisième partie

LES REFORMES A VENIR POUR AMELIORER LA SECURITE, LA SURETE ET L'ECONOMIE MARITIMES EN REPUBLIQUE DU CONGO.

Le transport maritime qui est le socle de cette étude, à l'instar de tout autre transport et de leurs infrastructures jouent un rôle très significatif dans la mobilité des personnes et des biens, le développement territorial à des échelles urbaines, nationales, régionales et internationales (Steck 2013). Ces différentes échelles créent, engendrent des disparités des sociétés/villes/pays qui communiquent par voie maritime. C'est pourquoi les pouvoirs étatiques au niveau national et international, dans la gestion et la planification du transport maritime collaborent pour la sécurité de leurs activités.

Diagnostiquer et donner une appréciation de l'insécurité/vulnérabilité[637] maritime au Congo à travers les deux concepts « sécurité-sûreté » (à titre de rappel, sécurité qui veut dire tout acte involontaire ou accidentel et sûreté tout acte volontaire ou intentionnel) a été le fil conducteur des deux parties précédentes. En rapport avec l'insécurité constatée dans le Port de Pointe-Noire, il s'agit à présent de formuler des réflexions reposant sur une logique d'appréciation, de philosophie d'actions et d'idéologies dont l'objectif n'est autre que de contribuer à l'amélioration de la sécurisation maritime en République du Congo. Une amélioration qui sous-entend le besoin de porter une attention sur les conséquences de cette insécurité.

Une insécurité persistante manifestée par le brigandage, la piraterie, les trafics tous azimuts[638] etc. causés par la pauvreté (l'un des éléments déclencheurs de ces crimes), qui est expliquée par l'incapacité des dirigeants à guider leur pays vers un équilibre économique, tel que le cas du Congo. Cette incapacité des dirigeants est liée à la dépendance de l'économie de l'Etat congolais à l'exportation pétrolière, alors que la diversification de l'économie à travers une multiplicité des activités maritimes peut diriger le pays vers le développement durable. Étayer cette thèse tout en analysant l'ampleur de l'impact des activités portuaires/maritimes sur l'économie du pays malgré la présence saillante des actes malveillants, est l'un des objectifs

[637] L'état de ce qui peut être attaqué facilement par les pirates ou brigands à cause du manque de personnel qualifié et du matériel nécessaire pour lutter contre ces actes criminels.
[638] C'est-à-dire de tout genre

de cette partie (chapitre 5). Aussi, au de-là de la diversification économique pour sortir le pays de la pauvreté et diminuer cette criminalité, faire recours aux interventions militaires pour les cas spécifiques de criminalités a toujours été le moyen le plus usuel des Etats, en dépit de ces mesures de prévention et de lutte, ces actes criminels ne cessent de s'amplifier.

La question qu'il faut se poser précisément dans notre zone d'étude, est celle de savoir comment le Gouvernement congolais s'y prend ou agit pour sécuriser ses actions et intérêts en mer ? Apprécier et tenter d'améliorer ses initiatives à vouloir protéger son domaine maritime contre ces phénomènes criminels sans omettre tout danger provenant aussi d'un évènement naturel ou accidentel et à quel niveau de priorité, est ici un autre objectif (chapitre 6). Tout ceci renvoie à l'identité/l'éthique maritime d'un Etat vers l'extérieur. Ainsi, au regard de nombreux aspects abordés précédemment pour décrire et évaluer cette vulnérabilité/insécurité maritime, focaliser l'ambition des propositions sur chaque élément nécessiterait une investigation longue et interminable, seuls quelques éléments déterminants expliqueront notre raisonnement sur l'amélioration des activités maritimes au Congo en vue de faire apparaitre une différente manière de penser et d'agir pour les enjeux de la mer.

Chapitre 5

CONTRIBUTIONS AUX SOLUTIONS D'AMELIORATION DE L'ECONOMIE MARITIME AU CONGO BRAZZAVILLE.

Dans le domaine de l'économie et des finances, le secteur maritime ou *l'économie maritime* est l'ensemble des emplois et des activités économiques directement ou indirectement liés à la mer. Les activités directement dépendantes de la mer ou localisées sur les façades maritimes sont surtout la pêche, la conchyliculture[639], la pisciculture[640], les activités industrialo-portuaires[641] et le commerce maritime. Celles indirectement liées à la mer sont les activités de services car le littoral tend à être de plus en plus densément habité, générant une importante économie présentielle, IFREMER[642] estime que le tourisme balnéaire et marin y constitue une valeur ajoutée. De la fin de la préhistoire à nos jours, et surtout depuis le début de la révolution industrielle, l'économie littorale a été source de modifications majeures pour les communautés littorales grâce au patrimoine culturel, aux paysages et à la faune marine[643].

Ainsi, aucune société ne peut se prévaloir d'une culture maritime innée, mais bien d'une acquisition par processus de formation et d'expérience avec le temps. De manière consciente ou non, les sociétés ont toujours eu à décider des rapports qu'elles souhaitent entretenir avec leur environnement. De ce fait, les écosystèmes maritimes offrent une riche biodiversité, de la munificence de l'océan Atlantique, de l'eau douce provenant des cours d'eau et des lacs intérieurs, ainsi que des activités cruciales pour la majorité de la population qui en dépend pour sa survie, que ce soit sous forme d'emploi[644], de commerce, de transport, de culture, d'aquaculture, etc.. L'Etat Congolais de même que tous les autres Etats de la CEEAC sont rattachés aux ressources maritimes de la sous-région, sauf deux pays enclavés (Tchad et RCA).

[639] Élevage des coquillages comestibles (huîtres, moules, etc.).
[640] La pisciculture est l'élevage de poissons, en eaux douces, saumâtres ou salées.
[641] Pétré-Grenouilleau, O. (1997). Les négoces maritimes français: XVIIe XXe siècles. Belin.
[642] L'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) est un établissement public à caractère industriel et commercial sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.
[643] Du Pasquier, J. T. (1990). Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon (Vol. 2). H. Veyrier.
Voir aussi : Hérubel, M. A. (1931). Baleines et baleiniers: étude de l'économie maritime'. Revue maritime, 591-633.
[644] L'industrie de la pêche est source d'emplois pour des millions de personnes et de recettes d'exportation significatives pour l'économie de la sous-région.

L'intérêt de ce chapitre est de prôner la nécessité d'une stratégie nationale pour la diversification de l'économie maritime, et de la promotion du patrimoine naturel lié à la mer par des activités économiques qui en découlent. Ainsi, il est d'abord question d'aborder une approche compétitive du PAPN avec d'autres ports de l'Afrique centrale, puis s'appuyer sur une analyse comparative entre les systèmes maritimes congolais et marocain (précisément le port de Tanger-Med), choisi par l'occasion du fait de certaines analogies géographique avec le Congo et sa politique de diversification de l'économie à travers le transport maritime (Section1). Ensuite apporter une perspective d'ensemble au système maritime congolais en vue de booster le commerce maritime international qui contribue à l'équilibre économique du pays (section 2).

Section 1. Analyse comparative de la compétitivité du port de Pointe-Noire aux autres ports maritimes de l'Afrique centrale.

La littérature économique relative aux infrastructures portuaires et aux hubs logistiques précise quatre facteurs déterminants de compétitivité[645] qui sont l'emplacement et le dimensionnement, la connectivité et enfin la performance logistique. Sur ces quatre facteurs dont les trois premiers ayant déjà fait l'objet de l'étude dans les chapitres précédents, nous nous focaliserons sur le quatrième facteur qui est la performance logistique (1), ensuite nous ferons une analyse comparative des différents projets de construction d'infrastructures portuaires dont l'objectif pour chacun est de développer ses performances logistiques, rendre plus efficace la qualité de ses services afin d'être plus attractif et compétitif (2). Cette concurrence à être plus performant et attractif dans la gestion portuaire ne vise qu'un seul but qui est la croissance économique du pays, cela justifie l'importance à vouloir évaluer les conséquences économiques de ces activités maritimes dans le pays (3).

1.1. Comparaison des performances logistiques portuaires.

La performance logistique résulte principalement de quatre leviers d'action, à savoir la fiabilité, l'efficience, la réactivité, le respect des textes réglementaires et de l'environnement sur lequel tout gestionnaire de la chaîne logistique (comme l'illustre la figure suivante n°7) doit agir pour remplir sa mission.

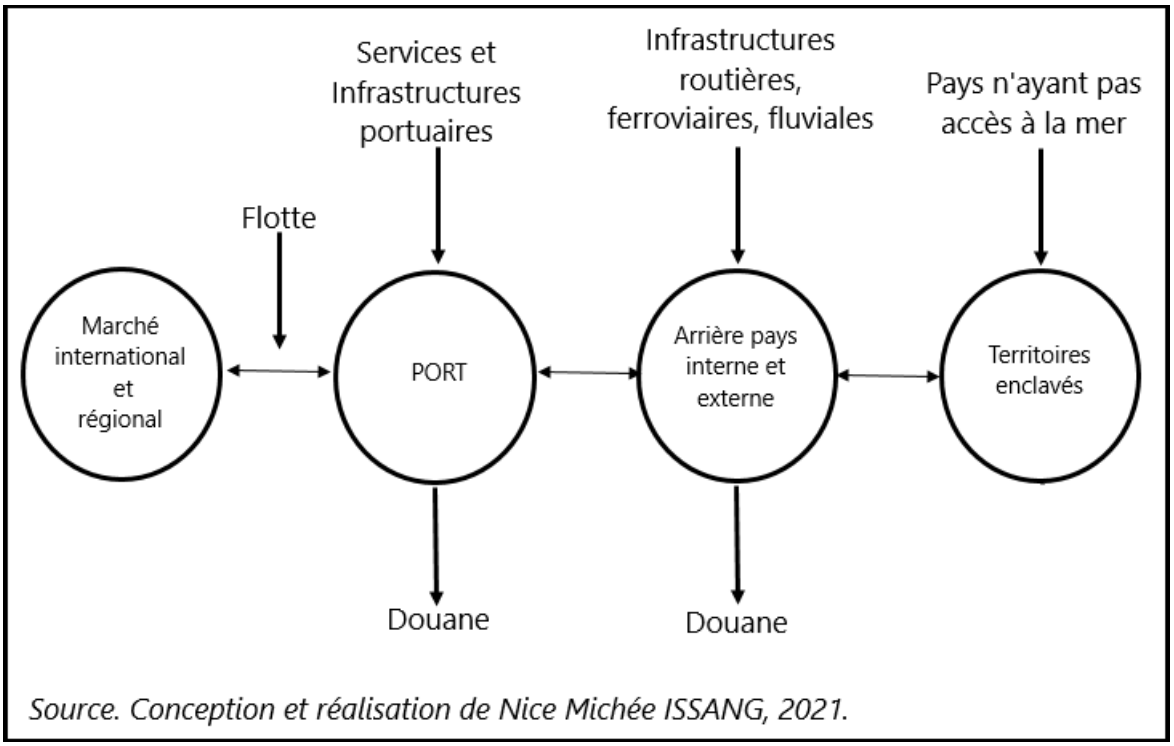
En d'autres termes, La performance logistique consiste à assurer la satisfaction du client en lui livrant des produits de bonne qualité, en bon état, au bon moment ou à la date prévue, au

[645] Selon Cullinane et Brooks 2007, Ferrari et al. 2011.

bon endroit en consommant moins de ressources[646]. Cela revient à maîtriser les fonctions opérationnelles établies entre les fournisseurs et les distributeurs : production, acheminement, entreposage, conditionnement et livraison sur le point de vente. La performance logistique est donc une mesure de rapport entre le service fourni au client et les moyens consommés.

Il sied de préciser que la logistique portuaire est une notion assez vaste qui dépend des réalités d'un espace donné, il est complètement illusoire de penser cerner l'intégralité des différents paramètres de cette notion par les quelques indicateurs choisis pour notre étude, mais nous allons tout de même essayer de nourrir cette analyse comparative des performances logistiques, des points pertinents qui cadrent avec notre travail, en se limitant au transbordement, au transit international, à la cadence commerciale[647], au coût de passage portuaire, au trafic général des marchandises, etc.

Figure n°9. Le Port de Pointe-Noire au cœur de la chaîne logistique.



Source. Conception et réalisation de Nice Michée ISSANG, 2021.

Le PAPN, construit pour desservir l'Afrique centrale, et le seul port maritime de la République du Congo est situé dans le Golfe de Guinée, à environ 30 km des frontières de la province du Cabinda. Il joue un rôle clé dans le transit qui est sa première vocation et est aussi un centre de transbordement majeur pour les conteneurs repartis en Afrique centrale, sa

[646] Douane, taxes, coût de passage portuaire, etc.

[647] Nature et nombre de marchandises embarquées et débarquées, temps d'attente en rade, délai de passage portuaire, grande capacité de manutention, etc.

deuxième vocation qui a supplanté la première. Le PAPN dessert principalement le Congo, mais constitue également une passerelle vers la région de l'Afrique centrale[648]. En tant que tel, son arrière-pays comprend non seulement la République du Congo (RC) qui est sa localisation géographique, mais aussi la République Démocratique du Congo (RDC, capitale Kinshasa) et la République Centrafricaine (capitale Bangui). Pour sa deuxième vocation, il dessert en transbordement les ports de Luanda, Lobito et Soyo en Angola ; de Banana, Boma et Matadi en RDC ; d'Owendo au Gabon, de Douala au Cameroun ; de Walvis Bay en Namibie et Lagos au Nigéria.[649]

Aux fins d'améliorer la compétitivité du PAPN, les autorités congolaises ont mis en œuvre un plan d'investissement prioritaire de plusieurs centaines de millions de dollars américains et ont signé avec un opérateur privé (groupe BOLLORE) une convention pour la concession du terminal à conteneur ayant démarré les activités en juillet 2009 (carte suivante n°21). La modernisation du PAPN par Bolloré à travers la mise en concession Congo Terminal (CT) a permis d'élargir et de mettre à niveau les infrastructures du port lui fortifiant sa place de 1ère plate-forme de transbordement majeur en Afrique centrale, aussi comme le port principal pour le transit de l'arrière-pays et de contribution au développement du corridor Pointe-Noire (PN) – Brazzaville (BZV), ainsi que les autres corridors reliant PN et les autres pays voisins. Pour cela, il a fallu la réhabilitation des quais déjà existants G1 et G2/3 par des travaux d'allongement du G4 (total quai G 800 m) et la construction du quai D (700 m), inauguré en février 2020 tel qu'il a déjà été évoqué dans la partie précédente mais avec moins de détails[650]. L'illustration des infrastructures d'accueil du PAPN se trouve dans le tableau suivant n°12.

[648] Enregistrement vocal portant sur les propos de Mr Johnson DIMI, chef de division markéting à la Direction Commerciale du PAPN, trois entretiens en 2018 sur la compétitivité des Ports de l'Afrique centrale.
[649] Bilan de l'étude sur la compétitivité du PAPN, projet d'appui à la diversification de l'économie (PADE), juin 2019, pp 1 et 9.
[650] Des faits constatés pendant notre stage au port durant la période de 2017 à 2019. Une visite guidée des travaux sur le site de Congo Terminal dans l'enceinte portuaire, accompagnée du Chef de Division Accès Maritimes.

Carte n°21. Comparaison des opérateurs internationaux en Afrique Centrale.

Source : ISEMAR, réalisation de N. MAREÏ, 2016.

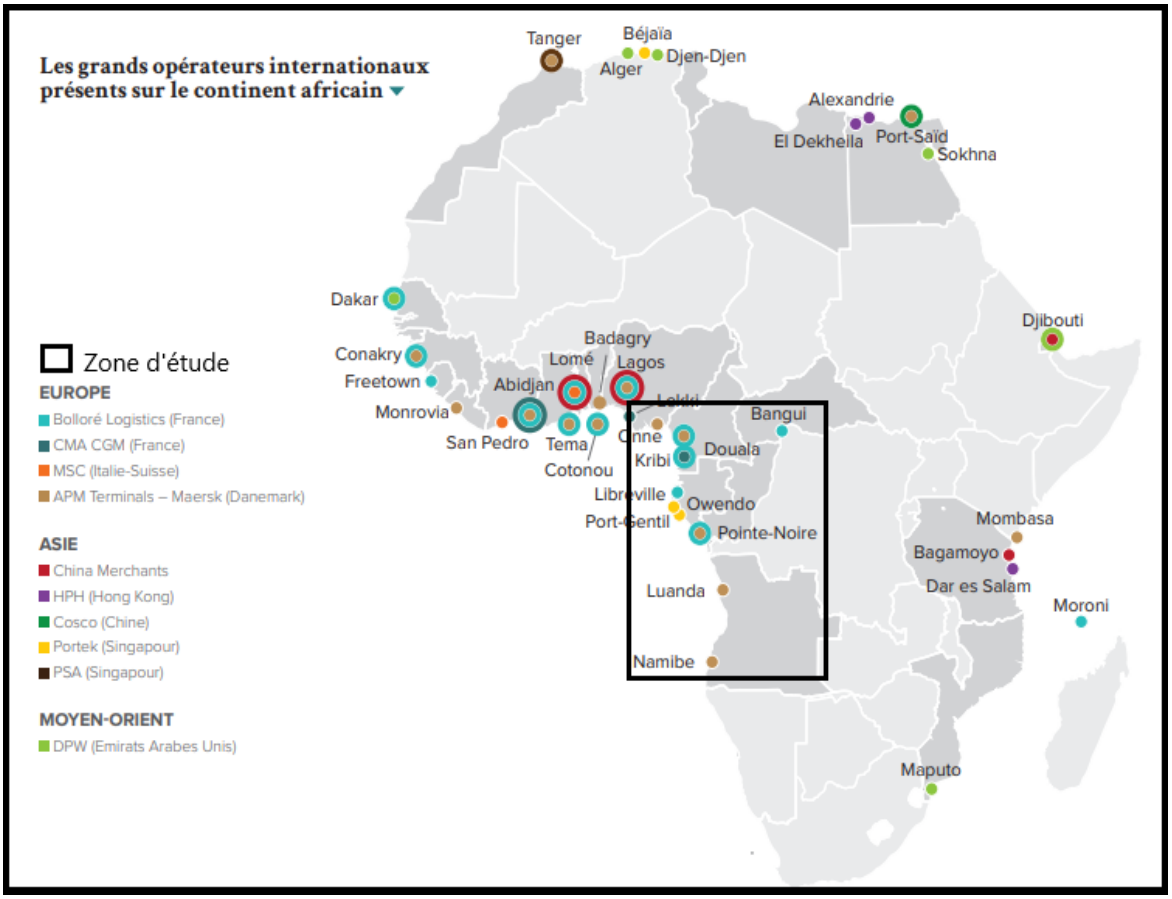


Tableau n°12. Les infrastructures d'accueil des navires au port de Pointe-Noire.

Source : www.congo-terminal.net/clients-partenaires.html

Désignation des quais	Capacités	Spécialités	Longueur (m)	Profondeur (m)
PORT COMMERCIAL				
Quai D	5 postes	Marchandises conventionnelles[651]	700	Sud: 7,60 Nord: 9,40
Quai G	3 postes	Terminal à conteneurs	800	G1: 10,25 G2/3: 13,20 G4 :
Môle	2 postes	Bois	440	Nord: 9,45 Sud: 5
Appontement Pétrolier	1 poste	Hydrocarbures		11
Quai CSP[652] Intels	1 poste	Matériel Pétrolier	190	8.50
Quai de cabotage	1 poste	Supply	70	3.70
Quai de batelage		Pêche	185	3.70
BASE LOGISTIQUE PETROLIERE DANS LE PORT				
Quai BOSCONGO		Logistique Pétrolière	426	5.60
Quai TOTAL		Logistique Pétrolière	300	5.50
TERMINAUX PETROLIERS				
Djeno	2 Postes	Pétrole brut		16
Nkossa		Gaz		134
Yombo		Pétrole brut		125

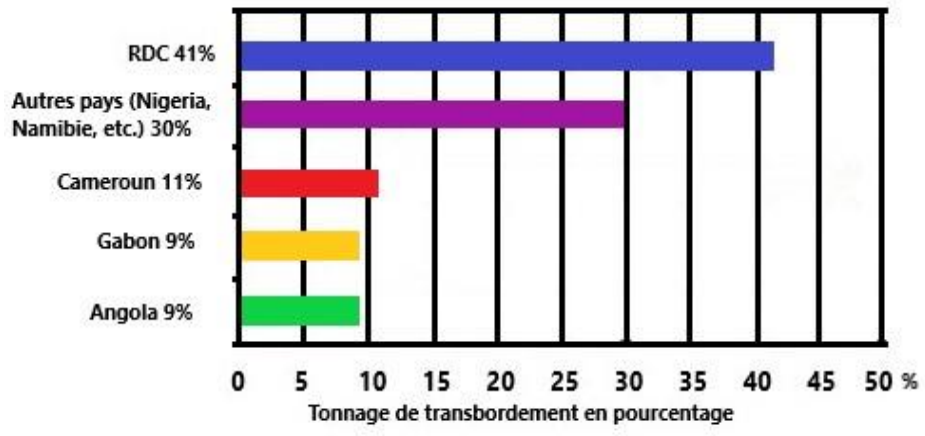
Par rapport au tableau, il convient de préciser que les profondeurs du quai D sont distinctes, au sud du quai la profondeur est à 7,60 m et au nord elle est à 9,40 m. Le quai G est divisé en trois tel qu'il est mentionné dans le tableau avec des profondeurs différentes. Le quai Mole a deux postes d'accueil avec des profondeurs distinctes, l'un au nord du quai et l'autre au sud du quai, comme le précise le tableau. A propos des deux dernières désignations mentionnées dans le tableau, ce sont des plates-formes installées en mer pour l'extraction des hydrocarbures ; Djéno est un terminal pétrolier situé dans le sud du pays pour l'amarrage des pétroliers et des bacs de stockage à terre. Quant à l'appontement pétrolier, c'est une plate-forme ou des pilotis ancrés dans le fond du bassin ou du chenal d'accès sur lequel un navire peut s'appuyer ou s'amarrer (navires de 200 m de longueur au PAPN) pendant son accostage.

[651] Marchandises conteneurisées avec beaucoup plus de contrôle par rapport à celles non conteneurisées qui sont divers et moins contrôlées.

[652] Centre des Services Pétroliers.

Cependant, grâce au développement progressif du port, Pointe-Noire a reçu plus de 436 accostages des navires porte-conteneurs, plus de 254 accostages de feeders et plus de 183 navires citernes chacune des quatre dernières années, au total environs 852 accostages de navires voir plus dans chacune des quatre dernières. Le total des cargaisons manutentionnées durant ces quatre dernières était à plus de 5,7 millions de tonnes par an en augmentant de près de 50% aux alentours de 8,6 millions de tonnes voir plus[653]. La majorité des marchandises manutentionnées se trouve en conteneur (65,2%). Les types de fret manutentionnés sont des marchandises diverses (22,1%), vrac liquide (5,5%) et vrac sec (2,6%)[654]. Parmi ceux-ci, les principaux produits sont les hydrocarbures (exportation), le bois et les copeaux de bois (exportation) et le blé (importation), voir le tableau suivant n°13. Soixante-onze pourcent (71%) du volume total de conteneurs manutentionnés à Pointe-Noire provient du transbordement. Ainsi PN agit comme un hub de transbordement pour l'Afrique centrale. Comme on peut le voir dans le graphique suivante n°4, la plupart du trafic de transbordement se fait entre Pointe-Noire et les ports de la RDC (41%). En RDC il s'agit du port de Matadi, Boma, Banana, au Cameroun le port de Douala, au Gabon celui de Libreville et port Gentil, et en Angola celui de Luanda, Cabinda et Lobito.

Graphique n°4. Répartition du trafic en transbordement par pays des 4 dernières années.



Source : Ministère des transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande, 2019.

[653] (PADE), juin 2019, op cit, pp 11 et 13.
[654] Selon le rapport d'activités PAPN des 4 dernières années, 1.611 tonnes par an d'aliments pour bétail déchargés à Pointe-Noire.

Tableau n°13. Cargaisons manutentionnées au Port de Pointe-Noire en millier de tonnes.

Types de marchandises	Marchandises	Année 2019	Année 2018
DEBARQUEMENT – IMPORTATION			
Divers	Conteneurisés	3 273	3 223
Divers	Non conteneurisés	1 876	1 818
Divers	Total	**5 149**	**5 041**
Produit liquide	Produits chimiques	119 517	89 748
Produit liquide	Boissons alcoolisées	8 040	8 437
Produit liquide	Autres	13,9	10,9
Produit liquide	Total	**141 457**	**109 085**
Vrac solide	Blé	107 186	117 984
Produit solide	Matériaux de construction	148 086	102 762
Produit solide	Autres	340 806	440 603
Produit solide	Total	**596 078**	**661 349**
Débarquement	**Total**	**742 684**	**775 475**
EMBARQUEMENT – EXPORTATION			
Divers	Conteneurisés	2 321	2 909
Divers	Non conteneurisés	30	78
Divers	Total	**2 351**	**2 988**
Vrac liquide	Hydrocarbures	**264**	**295**
Vrac solide	Copeaux d'eucalyptus	36	73
Produit solide	Bois	390	316
Produit solide	Autres	15	19
Produit solide	Total	**441**	**408**
Embarquement	**Total**	**3 056**	**3 691**

Source : (PADE), juin 2019.

1.1. 1. Les principaux ports concurrentiels du port de Pointe-Noire.

Les ports concurrentiels majeurs dans les pays voisins sont les ports de Douala (Cameroun), Owendo (Gabon), Matadi (République démocratique du Congo : RDC) et Cabinda (Angola). En outre, un nouveau port à Cabinda appelé Caio ainsi qu'un autre port au Cameroun appelé Kribi peuvent potentiellement devenir les principaux concurrents du PAPN. Le port de Luanda (Angola) et celui de Walvis Bay (Namibie) peuvent être considérés comme les principaux concurrents du PAPN en termes de transbordement. Le port de Kribi

récemment opérationnel en octobre 2016, a épargné Douala des congestions portuaires[655]. L'avantage actuel du PAPN par rapport au port de Douala, est le temps de transit relativement plus rapide. Des mises à niveau des voies routières du Cameroun vont bientôt améliorer l'attractivité logistique des ports Camerounais pour les exportations en provenance du nord du Congo BZV, l'une des sections ou tronçon du corridor routier inauguré le 6 mars 2020 surnommé route de l'intégration, qui relie Brazzaville et Yaoundé[656]. C'est une nouvelle route en cours de construction, cette image se trouve dans la ville de Ketta proche du poste-frontière de Ntam dans le Sud-est du Cameroun (image suivante n°33).



Image n°33 : La route de l'intégration, qui relie Brazzaville et Yaoundé.
Source : cliché de la Banque Africaine de Développement, 2020 (Mansour Diouf).

Il permettra une meilleure circulation des personnes et des biens entre les deux pays, mais aussi le désenclavement des zones à fortes potentialités économiques d'agriculture, de minerais, de bois du Nord-Congo et du Sud-Est du Cameroun. Longue de 1.612 km, l'exécution entière de ce projet permettra de disposer non seulement d'une voie entre BZV-Yaoundé mais également l'interconnexion sur des axes (tracés) reliant le Cameroun, le Congo BZV, la RDC, le Gabon, la Guinée Equatoriale et la RCA (source : Banque africaine de développement, 2020).

[655] Alex Zagros ABDOLI, supervisé par Emmanuel FRAGNIERE Professeur- HES, Genève le 30 mai 2014, Haute École de Gestion de Genève (HEG-GE) Filière économie d'entreprise.
La congestion portuaire peut se définir comme l'encombrement d'un port par les moyens de transport (camions, navires, véhicules, etc.) ou marchandises, créant un ralentissement des opérations portuaires, avec un impact direct sur les performances de celui-ci.
[656] La route reliant la ville de Ketta au Congo au poste-frontière de Ntam au Cameroun. Longue de 300 km, cette route surnommée « route de l'intégration » a coûté 103 milliards de francs CFA préfinancée à 90% par la Banque africaine de développement.
https://www.afdb.org/fr/news-and-events/press-releases/le-congo-et-le-cameroun-relies-par-300-km-de-route-grace-la-banque-africaine-de-developpement

Carte n°22. Les principaux ports concurrents du Port de Pointe-Noire.
Réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.
Source : (PADE), juin 2019, op cit, 15 p.

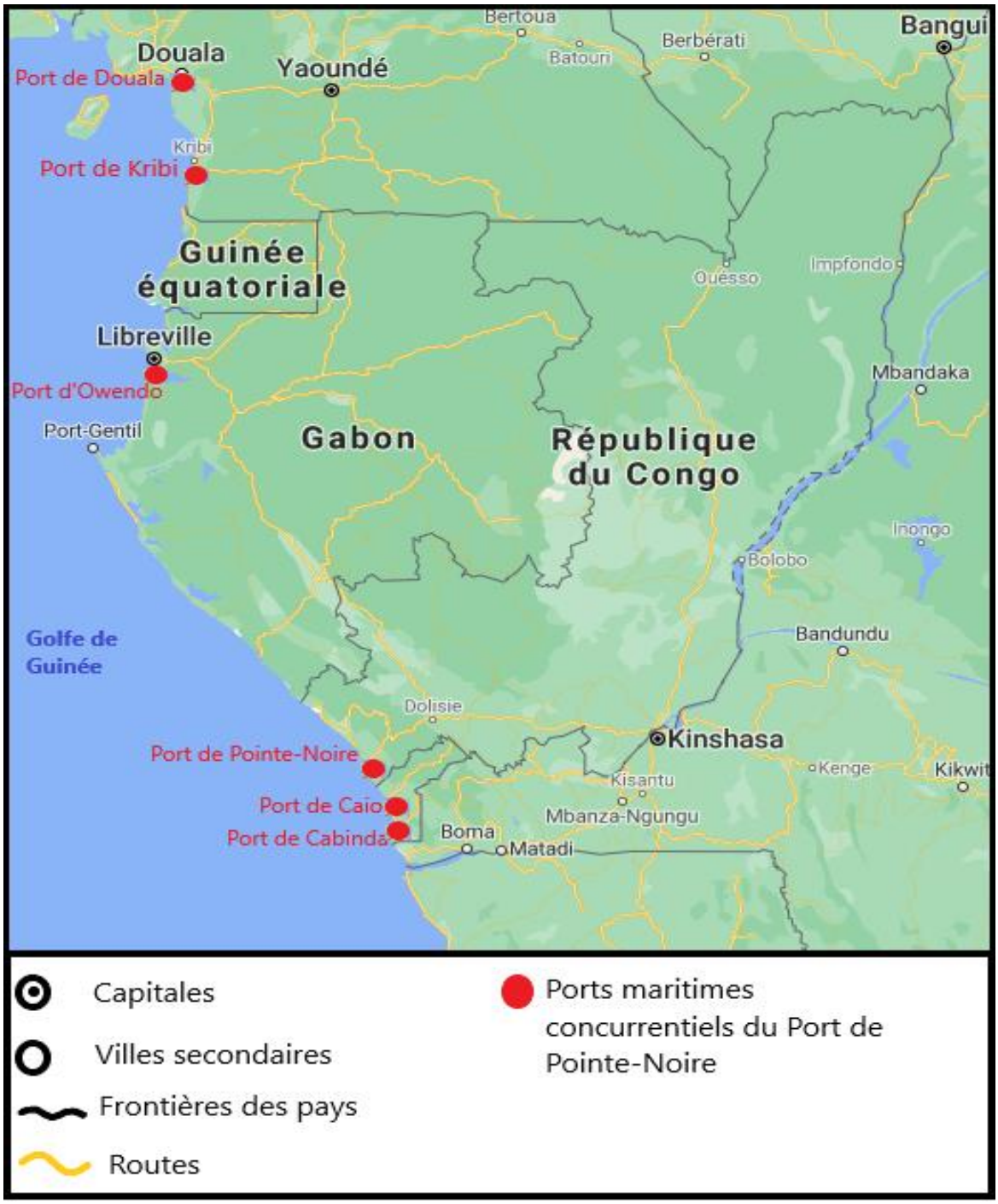


Tableau n°14. Comparaison du Port de Pointe-Noire avec les ports concurrentiels.
Source : (PADE), juin 2019, op cit, 16 p.

	Pointe-Noire.	Douala	Owendo	Matadi	Cabinda	Luanda	Walvis. BAY	Caio	Kribi
Trafic général en million de tonnes/an	8,6	10,4	4,5	1,402	0,38	13	6,5		6,4
Trafic conteneurs EVP en millier/an	620	350	130	73	33	913	335		
Transbordement en millier/an	439					308	218		80
Transit international m/des = marchandises	181 m/des					78 m/des			33 m/des
Chiffre d'affaire (1000 dollars USA)	80.013	96.090			89.070				
Longueur du mur du quai (m)	3.140	2.400	455	979	319	3.268	1.427	1925	1.050
Tirant d'eau au quai (m)	-16	9	10	8	+de 12	12,5	+de12	-16	-16
Cadence de manutentions des conteneurs/heures à quai	23	20	24	7	12	12 à 16	8		25
Capacité des navires accueillis dans les ports.	14.000 EVP	18.000 EVP	6.500 EVP	6.700 EVP		13.000 EVP	8.000 EVP		11.000 EVP
Taux d'occupation des ouvrages d'accostages	100%	70%		75%		77%	60%		
Temps d'attente en rade extérieure en jours	1j ou plus	2 j ou plus	2 j ou plus	3 à 14 j		10 j ou plus	1j ou plus		
Délai de séjour de m/dses dans le port (passage portuaire) en jours	2	5	4	25		12	8		11
Coûts de passage portuaire en millier USD/Jour	140/190	220	340	120		320	110		

Concernant la position concurrentielle du PAPN comme l'indique le tableau ci-dessus, le port de Douala et celui de Kribi sont les principaux concurrents du PAPN en desservant la RCA ainsi que les régions du nord-Congo. La plupart des marchandises de transit à destination de RCA passent par le port de Douala ou de Kribi en raison de la liaison routière rapide et fiable par opposition à la connexion routière/fluviale de Pointe-Noire à la RCA. Cette connexion routière/fluviale part de Pointe-Noire – BZV (voie routière ou voie ferrée), ensuite BZV – Bangui (voie fluviale par la rivière Oubangui), et enfin Bangui – Ndjamena (voie routière). A cause de l'étiage (baisse d'eau sur Oubangui pendant la saison sèche de mai à septembre) et un parcours trop long ils emploient le chemin plus rapide Douala – Ndjamena et Douala –

Bangui (voie routière), ou encore corridors récents Kribi – Bangui et Kribi – Ndjamena. Toutefois, en raison des restrictions d'accès nautiques (exemples : infrastructure peu développée, tirant d'eau moins profond) ainsi que les problèmes de congestion, le PAPN a un net avantage sur Douala en termes d'infrastructures portuaires, mais le Port de Kribi est arrivé comme un concurrent potentiel en libérant le port de Douala du problème de congestion dans le temps d'attente en rade extérieure.

Quant à la concurrence avec le port d'Owendo/Libreville, l'analyse suggère que la concurrence est faible car ce dernier ne traite que des petites quantités de conteneurs par rapport au débit[657] des ports tels que Pointe-Noire et Douala. Par conséquent, le port d'Owendo dessert uniquement l'économie gabonaise et n'est pas considéré comme un important concurrent pour le PAPN. La province de Cabinda quant à elle, est confrontée à de graves restrictions d'accès nautique (longueur et profondeur des quais). Considérant que le port de Cabinda est en plus contesté en termes de temps d'attente élevé et d'un très faible débit, la compétitivité de ce dernier est limitée par rapport celle du PAPN tel qu'il est mentionné dans le tableau ci-dessus[658].

Pour servir la RDC, le port de Matadi est mieux positionné en termes d'emplacement et de raccordement au réseau routier national de la RDC (tableau suivant n°14) par rapport au PAPN en raison de la séparation des deux pays par le fleuve Congo. En outre, le transport de fret à partir de ces deux ports ne nécessite pas le trafic routier transfrontalier. Cependant, Matadi a toujours été confronté à des restrictions de tirant d'eau et de longueur de quai, le PAPN est dans une bonne position géographique à servir ces marchés comme un hub de transbordement. Actuellement, le PAPN est dans une meilleure position en termes d'équipements et de conditions nautiques, mais la concurrence en trafic de transbordement avec le port Walvis Bay s'est intensifiée lorsque l'extension de ce dernier a été finalisée et inaugurée par le Président Namibien Hage Geingob en août 2019[659]. Néanmoins, étant donné que le transbordement des cargaisons de Pointe-Noire est principalement destiné à la RDC et au Cabinda, Pointe-Noire a aussi un avantage concurrentiel sur Walvis Bay en termes de localisation (c'est-à-dire Pointe-Noire est plus proche de ces deux pays que Walvis Bay). Ainsi, Pointe-Noire n'a pas présentement un concurrent potentiel pour la manutention des cargaisons de transbordement. Cependant, cette position du PAPN sur le marché se trouvera

[657] Cadence commerciale.
[658] (PADE), juin 2019, op cit, 17p.
[659] www.financialafrik.com-le-port-de-walvis-bay-nouveau-hub-logistique-regional ; www.afdb.org/en/news-and-events/namibia-hails-milestone-it-launches-expanded-walvis-bay-port-28437. Source de la Banque Africaine de Développement (GBAD).

dans une situation moins avantageuse, si l'entrée au marché des deux nouveaux ports de l'Afrique centrale se révèle très fructueuse[660].

Les nouveaux ports de Caio et de Kribi peuvent potentiellement devenir des principaux concurrents de PAPN. Le port de Caio va probablement s'emparer d'une partie importante de trafic des cargaisons de Pointe-Noire à destination de Cabinda et de la RDC (pour le fret de transbordement) pour des raisons distancielles ou de proximité géographique. Le port de Kribi réduit la congestion portuaire et accroitra la concurrence avec le port de Douala d'une part, et deviendra un concurrent majeur pour le port de Pointe-Noire en termes de transbordement et de trafic de transit au profit de la RCA et le Tchad, d'autre part. Le tableau suivant résume les conclusions tirées de l'analyse de cette concurrence.

Tableau n°15. Aperçu sur l'analyse de la concurrence du Port de Pointe-Noire.
Source : Les sites web des ports cités, voir aussi (PADE), juin 2019, op cit. 20 p.

Note. Abréviation des pays et des mots dans le tableau :

C=Cameroun. **G**=Gabon. **RC**=République du Congo. **RDC**=République Démocratique du Congo. **RCA**=République Centrafricaine. **T**=Tchad. **GE**=Guinée Equatoriale. **A***=Angola (précisément Cabinda). **Z**=Zambie. **N**=Namibie. **B**=Botswana. **RZ**=République du Zimbabwe. **AS**=Afrique du Sud.

P.N.=Pointe-Noire. **Lo**=Localisé. **Pro**=Production. **Ex/Im**=Exportations/Importations. **Qua**=qualité. **Gde**=Grandes. **Urb**=Urbaines. **Ind**=Industrielles. **Fer**=Ferroviaires. **Prof**=Profondeurs. **Suf**=Suffisantes. **Gd**=Grands. **Port**=Portiques. **Man**=Manutention.

Explication des signes ou symboles du tableau :

Ok = Le port en possède et le **0** = Le port n'en possède pas. Les cases vides = aucune donnée précise ou publiée sur la base de chiffres réels ou d'informations fiables.

+++ (Fort). **++** (Moins fort ou moyen). **+** (bas ou faible).

[660] Entretiens avec Mr Johnson DIMI, ibidem.

Ports		Pointe-Noire	Walvis bay	Owendo	Matadi	Cabinda	Luanda	Douala	Caio	Kribi
Hinterland		C, RCA, T, RDC, G, A*	N, A, B, Z, RZ, AS	GE C, G, RC	RDC A*	A* RDC RC	A* RDC Z	C, T RCA RC	A* RDC RC	C, T RCA RC
Forces en marché et Emplacement.	Lo. à proximité de la population	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
	Lo. à proximité d'un large cluster de pro.	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK		
	Marché de l'hin. élargi pour ex/im. de conteneurs	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
Forces des connexions avec l'hinterland	Bonne qua. des routes de l'hin. pour les gde zones urb. et ind.	OK	OK	OK	0	OK	OK	OK		OK
	Bonnes liaisons fer. Avec l'hin.	0	OK	OK	0	0	OK	OK		
	Connexions rivières de l'hinterland	0	0	0	OK	0	0	0	0	0
Forces d'accès de navigation	Prof. du canal d'accès suf. pour les gd navires	OK	OK	OK	0	0	OK			
	Prof. aux postes à quai suf. pour les gd navires	OK	OK	OK	0	0	OK			
Forces des capacités de débit	Grande capacité de man.	OK	OK	0	0	0	OK			OK
Concurrence avec Pointe-Noire.			+	+	+	+	+	++	++	++

Il est important de préciser d'autres détails résumés dans le tableau ci-dessus tel que l'emplacement d'un port qui est très primordial pour la sécurité de la population en cas d'incidents majeurs, un point sécuritaire qui n'est pas respecté en Afrique centrale car la majorité des ports sont construits proche des zones urbaines. Concernant les liaisons ferroviaires avec l'hinterland, le trafic des passagers interrompu sur le chemin de fer Congo-Océan (CFCO) qui relie Pointe-Noire – Brazzaville (510km) depuis 2016 à cause de la

destruction de quelques ouvrages en raison d'une crise politico-militaire dans le sud du pays, a repris en 2020 sauf le trafic des marchandises à cause du manque d'unité de transport[661]. Il est également mentionné dans le tableau que le port de Matadi est le seul à avoir une connexion rivière, parce qu'il est située sur la rive gauche du fleuve Congo (appelée rivière M'pozo)[662], environ à mi-chemin entre l'océan Atlantique et la capitale Kinshasa, à proximité de la frontière avec l'Angola. Il est accessible depuis le port océanique de Banana, sur l'embouchure du fleuve Congo située à 148 kilomètres vers l'ouest de la ville de Matadi.[663]

Quant aux postes à quais et aux chenaux d'accès des ports, aucune donnée fiable n'a été publiée sur leurs profondeurs réelles, mais selon les données collectées lors de nos enquêtes sur le terrain, le PAPN peut accueillir des navires de 400 mètres de long, 70 mètres de haut et 56 mètres de large transportant jusqu'à 14 000 conteneurs équivalents vingt-pieds (EVP)[664] comparé au port de Walvis Bay qui accueille 8 000 conteneurs EVP[665] et celui de Luanda 13 000 EVP[666] comme l'indique le tableau précédent n°14, s'il faut se référer aux informations de ce tableau le port de Douala est le plus spacieux en capacité de stockage de conteneurs. Toujours dans ce même dernier tableau cité, les chiffres écrits dans la case de transit international sont le nombre des différents types de marchandises qui transitent dans chaque port.

En dehors des performances logistiques, un autre point de comparaison peut faire l'objet de notre analyse, il s'agit des projets de construction prévus ou déjà en cours pour le développement des infrastructures portuaires des pays de la sous-région.

1.2. Comparaison des projets de construction d'infrastructures.

Plusieurs projets d'infrastructures, certains déjà réalisés et d'autres en cours de réalisation, sont en train d'introduire une dynamique dans le marché du transport en Afrique centrale, qui doit être considérée comme une menace pour PAPN. Certains projets, en particulier le port de Caio, est susceptible de provoquer une baisse significative de la cargaison de transbordement à PN. Il y'a également celui du port de Kribi récemment opérationnel qui a une situation géographique mieux avantageuse que le PAPN avec les pays enclavés de la sous-région tel que nous l'avions déjà sus évoqué.

[661] https://www.adiac-congo.com/content/cfco-la-redynamisation-de-la-compagnie-ferroviaire-simpose ww.jeuneafrique.com/ et https://www.rfi.fr/fr/afrique/20200720-congo-brazzaville-le-trafic-passager-reprend-la-ligne-congo-ocean

[662] La rivière M'pozo et le fleuve Congo (confluents) se croisent pour se jeter dans l'océan atlantique. C'est sur cette embouchure que le port de Banana est placé.

[663] https://fr.wikipedia.org/wiki/Matadi

[664] https://www.rfi.fr/fr/podcasts/20200228-les-ambitions-port-pointe-noire-congo-brazzaville

[665] https://www.wsp.com/fr-GL/projets/agrandissement-du-nouveau-terminal-a-conteneurs-de-walvis-bay

[666] https://www.lantenne.com/En-Afrique-de-l-Ouest-les-porte-conteneurs-grossissent-a-vue-d-oeil

1.2. 1. Le port de Caio dans la province du Cabinda (Angola).

Le port de Caio servira de principal port commercial de la province de Cabinda, qui complète les installations portuaires de Soyo, Luanda, Lobito et Namibe parsemées le long de la côte ouest au sud de Cabinda. En raison de son emplacement et de sa profondeur d'eau, le port de Caio offrira aux compagnies maritimes l'occasion d'utiliser cette installation portuaire ultramoderne comme plaque tournante de transbordement pour desservir d'autres régions de la côte ouest de l'Afrique au sud du Cabinda.

Une fois achevé dans son ensemble, le port en eau profonde de Caio aura un quai de 1 130 mètres, avec un tirant d'eau de 16 mètres, capable de traiter jusqu'à 60 conteneurs par heure. Il servira de passerelle commerciale majeure entre le pays et le reste de l'Afrique, et au-delà, réduisant par ailleurs la dépendance de la province de Cabinda vis-à-vis du port économique de Pointe-Noire en République du Congo[667]. Devenu pleinement opérationnel, le port augmentera la capacité de manutention des marchandises, ce qui rendra les exportations beaucoup plus faciles et plus rentables. La nouvelle projection du Gouvernement angolais est de reconstruire les infrastructures nationales et de servir de catalyseur pour la coopération régionale et internationale par la mise en œuvre de programmes de transport maritime, ferroviaire et routier.

Il est prévu qu'une fois que le trafic maritime augmentera dans le port au cours de la prochaine décennie, suivi d'une croissance de l'industrie pour la conception de grands porte-conteneurs, la construction dans le port de deux terminaux et un deuxième ensemble de terminaux pour les marchandises générales, le bois et les véhicules.

Pour la diversification économique et la croissance locale, selon le PDG intérimaire du port de Caio Jack HELTON, le port sera désigné comme une zone de libre-échange (FTZ) et offrira de nombreuses opportunités pour l'entreposage et la distribution, le développement d'exploitation du pétrole et l'activité liée au gaz[668].

1.2. 2. Le port de Kribi au Cameroun.

En dehors du projet de construction de la « route de l'intégration » que nous avons précédemment évoqué, une route essentielle de la transnationale Cameroun-Congo qui devrait relier Yaoundé à Brazzaville, tel qu'il est résumé dans le tableau précédent n°14. Les travaux requis sur près de 191 km, en territoire camerounais (Ketta-Djoum), ne sont pas encore achevés. Alors que du côté Congolais (Ketta-N'Tam) la construction est terminée. Selon la

[667] (PADE), ibidem.

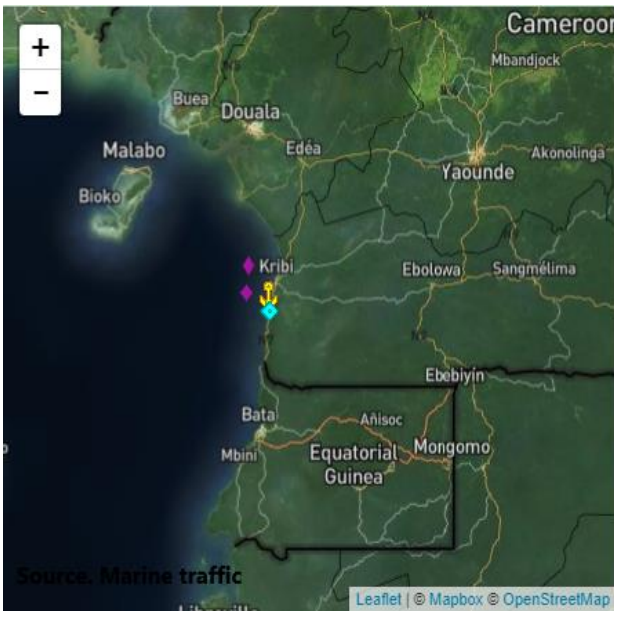
[668] https://www.agenceecofin.com/transport/les-travaux-de-construction-du-port-en-eau-profonde-de-caio-dans-la-province-de-cabinda

Banque Africaine de Développement, ce projet routier revêt un caractère régional structurant, car il constituera l'un des principaux maillons du corridor alternatif à l'axe Windhoek-Tripoli pour relier la République centrafricaine au Cameroun, puis au Gabon vers le sud, et assurer l'interconnexion avec la route Brazzaville-Pointe-Noire au Congo. Un autre projet important sur la route serait la ligne de fer dans la région minière près de Mbalam (localité au Cameroun dans la région de l'est près de la frontière avec le Congo BZV). Cependant, si une telle ligne de chemin de fer est ouverte à d'autres cargaisons que les extraits minières (fer), elle aurait un énorme impact positif sur les départements du nord-Congo fournissant le lien le plus proche pour la région de la Sangha aux ports maritimes Camerounais[669].

Il existe aussi le projet de construction d'un terminal minéral au Port autonome de Kribi (PAK), qui permettra à l'infrastructure (port) de réaliser sa vocation de plateforme sous régionale d'exportation de ressources minières/minérales (source, site de l'Agence Ecofin). Selon la même source, le chef de la cellule de l'ingénierie financière au PAK, Yves MELINGUI explique que « le terminal minéralier s'inscrit dans un projet logistique et industriel associé à un modèle économique d'ensemble, incluant la mine et le transport routier ou ferroviaire[670] ». La vocation principale du port de Kribi est de permettre la mise en valeur des nombreuses ressources minières dont regorgent le pays et la sous-région CEEAC dans son ensemble (Nord-Gabon, Nord-Congo).

Images 34 et 35 : trafic maritime du port de Kribi au Cameroun.





[669] (PADE), juin 2019, op cit, 31p.

[670] La construction des voies routières ou ferroviaires pour exporter les ressources minières dans la sous-région.

Entretemps, d'autres travaux réalisés par la société chinoise CHEC consistent au prolongement du mur de quai de 615 à 700 mètres, au rallongement de la digue de protection de 675 mètres et à l'aménagement de la chaussée portuaire, couvrant une superficie globale d'environ 37 hectares. D'un coût prévisionnel de plus de 400 milliards FCFA, ils sont financés par un prêt d'Eximbank (d'import-export) Chine à l'Etat du Cameroun[671].

Planche n°4. Vue d'ensemble des travaux en cours au Port de Kribi. Clichés de MBORO[672].



Image 36 : l'entrée du nouveau terminal à conteneur (2018).

[671] Ecofin. Ibidem.
[672] https://www.bollore-ports.com/medias/actualites/le-contrat-de-concession-du-terminal-a-conteneurs-du-nouveau-port-de-kribi-au-cameroun-officiellement-signe.html



Image 37 : le nouveau terminal à conteneur et le prolongement du mur de quai (2018).

1.2. 3. Le port de Pointe-Noire au Congo.

Avec la concurrence naissante de Caio au Cabinda et de Kribi au Cameroun, Le PAPN joue également la carte de la diversification puisque, parallèlement à l'inauguration de nouveaux quais, il a procédé en février à celle d'une unité de la Société des grands moulins du phare (filiale du groupe SOMDIAA), spécialisée dans la production de farine de blé et d'aliments pour bétail pour le marché national et sous régional. A présent, la nouvelle projection des autorités portuaires et du Gouvernement congolais est de construire un port sec à Dolisie[673] (3ème ville du Congo située au sud du pays sur l'axe Pointe-Noire – Brazzaville dans le département du Niari) et un petit port de pêche adjacent au port de Pointe-Noire[674]. En effet, la République du Congo envisage de créer un port sec à Dolisie qui sera l'extension de celui du PAPN sans responsabilité des navires (c'est-à-dire port sec n'ayant pas accès direct à la mer), en vue de désengorger le PAPN et faciliter les opérations portuaires et administratives, alourdissant la gestion rationnelle de ce dernier. Situé à l'intérieur des terres où on traite toutes les opérations portuaires à l'exception de celles qui concernent les navires, ce port sec comprendra des services de dédouanement. Il constitue un complément indispensable permettant d'alléger les opérations du port maritime vers les centres de consommation et de

[673] Projets Intégrateurs CEMAC, novembre 2020. Site : www.projetsintegrateurscemac.com/construction-du-port-sec-de-dolisie
Le coût du projet est estimé à 184 millions d'euros. Pour le financement, le développement et l'exploitation du port sec, trois options peuvent être envisagées : Option 1 : financement par le secteur public et externalisation de l'exploitation par le biais d'un contrat de gestion avec le secteur privé (exemple opérateur portuaire ou société de transport, etc.), Option 2 : financement et exploitation par le secteur privé et Option 3 : autres formes variées de Partenariat Public – Privé (exemple prêt bancaire, etc.).

[674] Site de l'agence française de développement (AFD) 2019, POINTE-NOIRE : LE PORT ENTAME SA MUE POUR PRÉSERVER LA PÊCHE ARTISANALE.

distribution. Il vise à assurer la régularité et l'accélération des importations et des exportations, maîtriser le volume des échanges, faciliter le recouvrement des recettes fiscales[675] et des échanges commerciaux avec l'hinterland et les pays voisins (Gabon, RDC, Angola, Tchad), ainsi que le retour massif des exportations du Nord et du Centre du Congo en ce qui concerne le bois et les minerais vers le PAPN. Le port sec de Dolisie aura également pour rôle de réduire les coûts et le temps d'acheminement des marchandises et d'utiliser rationnellement des espaces portuaires (entreposage), à l'avantage aussi bien des usagers et du port de Pointe-Noire, des populations de Dolisie, des armateurs et sociétés de manutention.

Le port sec constituera un terminal multimodal, avec statut d'entrepôt sous douane, où peuvent arriver des convois routiers avec des engins de logistique appropriés en chargement ou déchargement des produits pour diverses destinations. Le Port sec sera composé, notamment : D'un terminal à conteneurs, d'hangars, d'une zone d'opérations (manutention), d'un réseau de voiries et réseaux divers (VRD), d'aires de stationnement de poids lourds (transports frigorifiques), d'un scanner, d'un système de protection contre les incendies, d'un système de surveillance moderne (caméras, projecteurs, etc.), de liaisons routières dans le port, de bâtiments administratifs, d'une chaine de froid des produits alimentaires[676], de réseaux électriques, de réseaux d'adduction d'eau, de réseaux téléphoniques, d'un système informatique connecté à Internet, de la clôture du domaine, d'entrepôts, d'une station de carburants, d'un bloc de latrines, d'une zone industrielle pour le développement des activités de transformation des produits agricoles et miniers, etc. Le site du port sec obéira aux normes sécuritaires et sûretaires éditées par le Code ISPS.

Trois sociétés (SOGEA-SATOM, OLAM et STOA) ont manifesté leur intérêt pour participer aux projets de ports secs au Congo et en Centrafrique également, qui visent notamment à décongestionner le port congolais de Pointe-Noire. Pour des raisons de proximité, les marchandises à destination de la RCA ne transiteront plus au PAPN mais plutôt au port de Douala pour être desservies en RCA via le port sec de Beloko par voie terrestre comme l'indique cette image suivante[677].

[675] Une fois l'administration du PAPN décentralisée, les services de paiement des taxes de marchandises seront moins lents et se feront plus rapidement.

[676] Usine de production électrique, entrepôt frigorifique, transport frigorifique, meuble frigorifique de vente et de consommateur.

[677] Le quotidien Africa Intelligence/Groupe de presse Indigo Publications 2020 sur le site : https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouest-et-centrale_business/2020/11/24/sogea-satom-olam-et-stoa-interesses-par-les-ports-secs-de-dolisie-et-beloko

Image n°38. Localisation du lieu de construction du port sec de Dolisie au Congo.



Quant à la construction du petit port de pêche, il sera le principal point de débarquement des produits halieutiques pêchés dans les eaux de la zone de pêche congolaise. L'objectif de cette infrastructure est la contenance de l'expansion de la pêche industrielle et la gestion plus durable des ressources qui profitera à tous[678].

A présent, avec tous ses atouts et performances logistiques, il est pertinent de faire une analyse de l'impact du PAPN sur l'économie congolaise dans le but de montrer ce que le commerce maritime apporte à l'économie du pays. L'intérêt de cette analyse est d'avoir la connaissance des différents secteurs à l'échelle nationale liés aux activités portuaires et du nombre d'emplois découlant de ces secteurs. Mais également de s'assurer de l'efficacité de la sûreté et sécurité des installations portuaires à faire face à toutes formes de désastres éventuels (menace de tout genre et danger naturel) de manière à rassurer tous partenaires et usagers de

[678] Cette initiative est prise pour assurer la pérennité des stocks et la sécurité alimentaire des populations locales, réprimer la pêche illégale ou non déclarée causant le risque d'un épuisement rapide des stocks dans les eaux congolaises, AFD 2019, ibidem.

ces installations qui contribuent d'une manière ou d'une autre à l'économie du pays à travers leurs activités dans le port.

1.3. L'impact du commerce maritime au PAPN sur l'économie Congolaise.

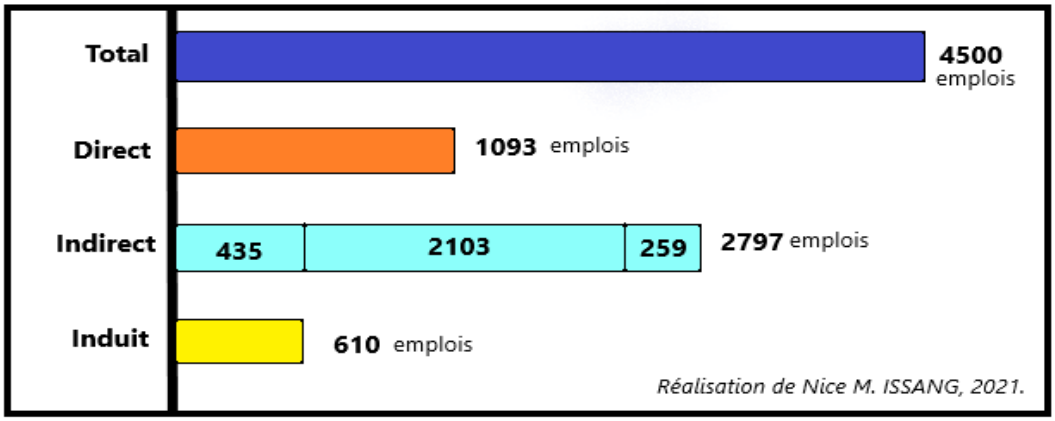
L'industrie portuaire génère des retombées positives à la société en fournissant des emplois et en contribuant au développement économique. Etant le seul port du pays sur l'atlantique, le PAPN est particulièrement précieux pour la société Congolaise car il fournit de nombreux emplois dans le secteur des transports, qui affecte indirectement d'autres secteurs de l'économie et conduit à la croissance économique. L'analyse d'impacts suivants fournit une méthode quantitative pour estimer les avantages économiques que le port apporte à l'économie Congolaise. Cette analyse permettra de mesurer l'impact économique en termes du nombre d'emplois supplémentaires créés suite aux activités portuaires. Généralement, les impacts économiques peuvent être estimés aux niveaux directs, indirects et induits.

Les impacts directs (soit 30%) résultent des conséquences positives de la main d'œuvre des opérateurs portuaires (Congo Terminal, APM Terminals).
Les impacts indirects (soit 46%) émanent des fournisseurs du port qui embauchent des travailleurs, achètent des biens et services pour répondre à la demande du port. Dans ce contexte, l'effet indirect se compose principalement du transport (maritime ou routier) des marchandises à destination (vers l'hinterland ou l'étranger) à partir du port[679].
Les impacts induits (soit 24%) découlent des employés du port et de ses fournisseurs qui achètent des biens et services au niveau des ménages. En l'occurrence, tous sont d'une manière ou d'une autre des consommateurs des importations du PAPN (et des denrées produites aussi dans le pays), c'est tout une chaine de consommation.

Dans le contexte de cette analyse économique, les opérations portuaires et les activités le long des corridors (maritimes, routiers, ferroviaires) stimulent l'économie congolaise en générant des possibilités d'emplois supplémentaires, la stabilité des salariés, l'accentuation des revenus personnels ou des commerçants et de la consommation locale. Comme le montre la figure n°8, le PAPN représente un total de 4500 emplois au sein de l'économie congolaise. Sur les 4500 emplois, 24% sont des emplois qui sont fournis par l'autorité portuaire, les services gouvernementaux ou administratifs (ministère des transports, ministère de la défense, des finances, de la pêche, etc.), ainsi que les emplois associés avec l'accostage, le chargement et le déchargement des navires, le transport terrestre, ferroviaire et l'entreposage dans le port.

[679] Il s'agit ici des usagers du port qui remplissent plusieurs tâches différentes.

Figure n°10. Impact total du PAPN sur l'économie congolaise.



Source : (PADE), juin 2019, op cit. 47p.

Une part importante de l'impact du port sur l'économie congolaise peut être attribuée à l'effet indirect ; 22% sur les 2797 emplois existent en raison du port peuvent être associés au transport des marchandises à destination de l'hinterland et fore land à partir du port, y compris les services d'accompagnement. 62% sur les 2797 sont des emplois qui peuvent être attribués à la cargaison déchargée au PAPN, 16% peuvent être attribués à la cargaison chargée au PAPN. En outre, les emplois directs et indirects induisent aussi 610 emplois. Ces emplois induits résultent des employés directs et indirects du PAPN qui offrent des biens et services à ce dernier, lesquels stimulent l'économie congolaise et génèrent au travers d'un large éventail de secteurs économiques comme indiqué dans le tableau suivant n°16.

Tableau n°16. Effets induits par secteur. Source : (PADE), juin 2019, op cit, 48p.

Branche d'activité économique	**Nombre d'emplois induits**
Agriculture, chasse, sylviculture et pêche.	72
Industries manufacturières.	72
Electricité, gaz et eau.	13
Bâtiments et travaux publics.	83
Commerces grossistes et détails, restauration et hôtels.	119
Banques, assurances, affaires immobilières.	88
Transports et communications (réseau mobile).	85
Administrations publiques.	78
Total	610 soit 24%

Ceci étant, le PAPN joue donc un rôle prépondérant et efficient dans la croissance économique de la société congolaise. Mais, il est impossible de faire une telle analyse compétitive des ports sans pour autant parler de cette pandémie actuelle appelée covid19 qui

ne cesse de sévir sur les économies des pays précisément sur le transport maritime qui est le contexte clé de notre travail.

L'analyse comparative de la compétitivité du port de Pointe-Noire à une échelle sous régionale et celle de son impact sur l'économie congolaise, nous a permis d'avoir un aperçu sur le niveau concurrentiel du PAPN face aux autres principaux ports de la zone, d'avoir la connaissance du type de marchandises débarquées et embarquées au port, et enfin des différents secteurs d'activités liés directement et indirectement au transport maritime ou au port. Il a été constaté lors de cette analyse, un manque de diversité dans la commercialisation des produits locaux, une raison de penser que la stratégie portuaire n'est pas la priorité principale du Gouvernement congolais pour l'économie du pays, et une carence d'installations industrielles (tableau n°16) liées au transport maritime et pour la promotion du tourisme nautique. Un autre constat fait depuis le début de notre travail est celui sur l'exploitation illégale ou exagérée des ressources naturelles, qui est l'un des handicaps les plus importants à la croissance économique du Congo.

Cependant, il est important de penser à une stratégie d'amélioration du système maritime/portuaire dans le but d'atteindre une ascension fulgurante en termes de compétition sous régionale et une croissance économique plus fructueuse et mieux rentable. A ce titre, de nombreuses alternatives liées au domaine maritime peuvent être envisagées comme pilier du transport maritime pour booster l'économie du pays, telle que la mise en place d'une politique nationale dans le développement du tourisme, de l'industrie, de l'agriculture et de l'élevage en vue de diversifier le commerce maritime international.

Pour cela, plusieurs solutions seront proposées dans ce sens en espérant apporter un plus aux activités maritimes qui contribuent grandement à la croissance économique du Congo, tout en analysant les conséquences du brigandage et de la piraterie sur l'économie maritime. Aussi, un cas portuaire étranger très appréciable au niveau mondial, sera étudié pour servir de comparateur comme modèle à suivre pour les autorités portuaires et politiques de la République du Congo.

Section 2. Les réflexions pour améliorer l'économie maritime du Congo.

La République du Congo est l'un des pays le plus urbanisé de l'Afrique subsaharienne, elle est peu peuplée et sur ses 5,2 millions d'habitants près de 65 à 70% vivent en milieu urbain, concentrés dans ses deux plus grandes villes qui sont Brazzaville et Pointe-Noire, le reste du territoire est moins dense avec à peine 12,8 habitants. En grande partie recouverte de forêts

tropicales, la République du Congo dispose également de vastes étendues de terres arables non cultivées qui représentent environ un tiers de sa superficie. Le pays est en outre l'un des dix plus gros producteurs de pétrole d'Afrique. Il possède aussi d'abondantes ressources minières, pour la plupart encore non exploitées[680]. Si le pétrole reste le principal créateur de valeur au Congo, le secteur primaire est également composé d'autres éléments, la filière bois est le second poste à l'exportation du Congo. La forêt congolaise couvre plus de 20 millions d'ha soit près de 60% de la surface du pays.

Le pétrole et le bois étant les deux piliers de l'économie du Congo, une économie dépendante des variations du prix des matières premières que la récente pandémie de Covid-19 est venue fragiliser davantage[681]. Selon l'économiste MAYS MOUISSI, les soucis financiers du Congo ne datent cependant pas d'hier « *Avant la crise liée à la Covid-19, le Congo avait déjà quelques difficultés financières. Notamment des problèmes liés à son endettement qui absorbe une partie importante de ces ressources. Ces ressources financières ont diminué du fait de la crise pétrolière qui a engendré la baisse des prix du baril* », explique-t-il. *« Le paradoxe de cette dette improductive est qu'on a transformé les bénéfices pétroliers en montagne de dettes* », ajoute-t-il[682].

L'effondrement du cours de pétrole a porté préjudice à son économie pendant plusieurs années. La baisse du prix du baril, qui a mis l'économie du pays dans une situation précaire à partir de 2014 jusqu'à nos jours en causant une baisse de perception de l'Etat ou des recettes budgétaires, le recul des investissements tant dans le secteur public que privé, la réticence des marchés à cause de la perte du pouvoir d'achat des acteurs publics/privés et même des particuliers, la fermeture de certaines sociétés, les licenciements des employés, etc. M. EBEH directeur gérant de De-Network, une industrie pétrolière, témoigne en disant *« je me demande combien de temps la société va encore subir les effets de la chute des cours amorcée en 2014. Cela fait quatre ans que nous n'avons pas fait de bénéfices ».* Il a réduit ses effectifs à une petite dizaine de personnes, *« Je suis directeur gérant et directeur technique en même temps. Face à la crise, je cumule les deux fonctions. Un directeur, ça coûte cher. On a perdu*

[680] Celles-ci comprennent des métaux (cuivre, cobalt, étain, uranium, fer, titane, coltan, niobium, manganèse et or) ainsi que des **non**-métaux (pierres précieuses, phosphates et charbon). Les ressources minérales sont restées jusqu'ici largement inexploitées. Site : https://openknowledge.worldbank.org/

[681] Le trafic général est en régression à cause de la fermeture des frontières et l'arrêt des activités, la baisse du prix des produits pétroliers affecte Pointe-Noire. Pour le premier trimestre 2020, on estime que 50 % des départs des navires marchands ont été annulés. Les données présentent une diminution des importations de 35,6 % en 2020 contre une hausse de 18,2 % en 2019. Les produits miniers, les hydrocarbures ainsi que les exportations de bois sont les plus affectés. Les activités de transit et de transport maritime ont elles régressées de 34 %. Source : Michel D., Simon C. et N. M. ISSANG, Article 2020, Pandémie de la Covid-19 et transport maritime, une année en quarantaine, Les Cahiers Nantais, 120 p.

[682] Article d'Eric Topona sur l'économie et le développement, publié le 17 mars 2021 : Le Congo, un pays riche mais endetté. Site : https://www.dw.com/fr/le-congo-un-pays-riche-mais-endett

50 % de nos clients et 60 % de notre chiffre d'affaires », poursuit-il, nostalgique de la grande époque 2014-2015. Un autre témoignage de Sylvestre MAVOUENZELA, président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI), *« Avec la crise, la société Total, principale entreprise de Pointe-Noire, a renégocié à la baisse tous ses contrats. Cinquante mille emplois ont été perdus entre 2014 et 2017. De nombreux expatriés sont rentrés chez eux »*[683].

Après la profonde crise économique qu'a connue le pays depuis mi-2014 à la suite de la baisse des prix du pétrole, grâce à la mise en route de l'extraction du pétrole par Total dans le champ MOHO NOR, en mer profonde (75m) au large de Pointe-Noire, le Congo a renoué avec la croissance en 2018, une économie qui reprend une trajectoire positive tirée de l'augmentation de la production pétrolière, et par des conditions de marché favorables avec la bonne tenue des prix du pétrole fin 2018 et le retour de la demande des pays émergents partenaires. Néanmoins, le secteur non-pétrolier toujours en baisse, causée par un effondrement des activités dans les bâtiments et dans les travaux publics[684], les transports, les télécommunications, et en raison de la faible demande intérieure[685] et du resserrement de la politique monétaire. Tous ces paramètres montrent que la situation économique ne semble toujours pas s'améliorer.

Il est donc pertinent d'envisager la mise en place d'une stratégie nationale pour relever l'économie du pays. Pour cela, une politique de diversification de l'économie[686] est nécessaire, de telle sorte que le pays ne puisse plus être dépendant de la recette principale qui est le pétrole, en s'appuyant sur d'autres secteurs comme l'agriculture, l'élevage et l'industrie en vue d'exporter ces produits locaux pour accroitre le commerce maritime international tout en considérant la gestion portuaire/transport maritime comme priorité principale de l'économie du pays (1). A cela s'ajoute le développement des infrastructures pour la création d'emploi, la baisse de la pauvreté et la lutte contre l'insécurité alimentaire qui sont l'une des raisons favorisant la persistance des actes malveillants tels que la piraterie maritime, le brigandage, etc. (2). Un autre point inquiétant est l'épuisement ou la surexploitation non déclarée des ressources naturelles expliquée par le laxisme étatique qui est un énorme handicap à la croissance économique, une question qui devrait être normalement traitée avec

[683] Le journal Le Monde Afrique avec l'Agence France Presse, article publié le 27 décembre 2019 : Le pays, qui atteint des records de production pétrolière, se débat dans une crise économique depuis la chute des cours du brut en 2014. Site : https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/12/27/pointe-noire-a-toujours-le-blues-malgre-le-petrole-qui-coule-a-flots-au-congo-brazzaville_6024172_3212.html

[684] Il est question des conséquences liées au manque d'investissement à cause de la crise en général qui court depuis 2014, les bâtiments et les travaux publics sont en lien direct avec la bonne santé économique du pays, sans laquelle tout stagne. Manque de ressources financières pour continuer le reste des projets de développement induit par la baisse de la demande des hydrocarbures.

[685] En général : Chômage, marché public, le départ des investisseurs, etc.

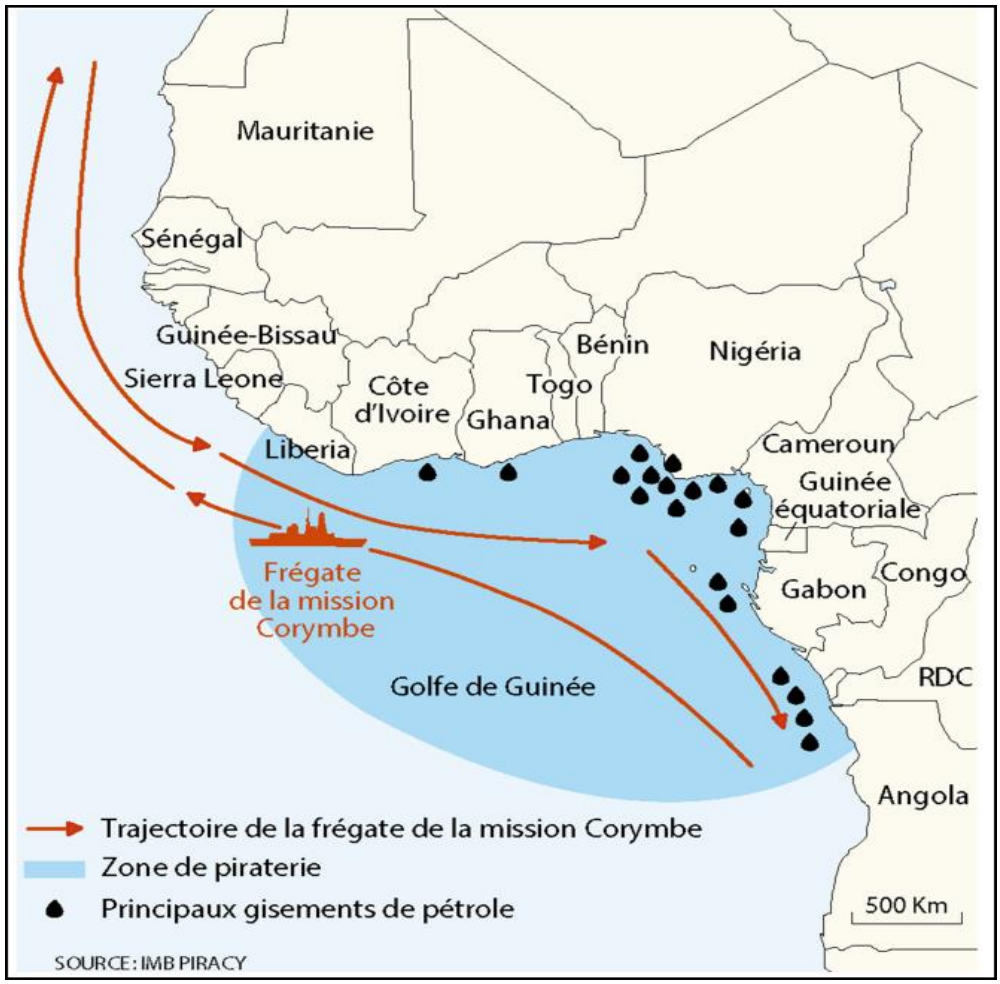
[686] Modifier les techniques d'approches économiques pour percevoir plus.

minutie par le Gouvernement en instaurant un système de contrôle de ces activités (3). Enfin la promotion du tourisme nautique est aussi une solution pouvant contribuer largement à la croissance économique à travers la mise en place des perceptions dans les différents secteurs d'activités qui en découlent ou qui peuvent être créés dans ce sens (4).

2.1. Consolidation et pérennisation de la croissance économique maritime par la diversification et les réformes économiques.

Le Congo-Brazzaville est aujourd'hui le deuxième producteur de pétrole brut de la CEEAC après l'Angola (carte suivante n°23). Le pétrole représente près de 90% des recettes d'exportations et 60% du PIB. L'installation à Brazzaville de l'Association des Producteurs de Pétrole Africains (APPA) démontre l'importance de ce secteur. Le Congo a obtenu en juin 2018 un siège permanent à l'OPEP (Organisation des pays producteurs et exportateurs de pétrole), lui permettant de négocier les prix. L'économie du Congo s'est construite autour de l'extraction des ressources minières, notamment les gisements d'hydrocarbures, de gaz et de pétrole. Cette dépendance au pétrole a placé le pays dans une situation économique désastreuse tel qu'il a déjà été sus expliqué. En dehors des hydrocarbures qui sont le secteur primaire du pays, la colonne vertébrale économique congolaise comporte aussi le secteur secondaire composé des activités des industries manufacturières, de l'électricité, d'eau, ainsi que le secteur du bâtiment et travaux publics. A côté de ces industries, on compte quelques usines dans le textile, l'agroalimentaire, la chimie et le secteur des biens d'équipement. Pour sortir le pays de cette hibernation économique, la première solution qui semble nécessaire est la réforme économique par un développement productif diversifié.

Carte n°23. Les principaux gisements de pétrole en Afrique centrale (dans le golfe de Guinée) et les actes de piraterie freinés par les forces navales étrangères françaises.



Source : Bureau maritime internationale, centre de signalement du piratage. Carte d'IMB Piracy & Armed Robbery 2018.

La Consolidation et la pérennisation de la croissance économique par la diversification commerciale implique une transition de l'économie de la rente pétrolière vers une économie qui repose sur la production agricole et les industries, favorisant la transformation de matières premières en biens manufacturés localement, et en créant des Zones Economiques Spéciales (ZES) afin de produire pour l'exportation, comme l'a fait le Maroc à travers la situation géographique de son port Tanger-Med 1 qui est un privilège très important dans le transport maritime en terme de transbordement, de transit international et de commerce maritime international grâce au développement industriel et de ses produits locaux, tout en considérant la stratégie portuaire comme la priorité principale de l'économie du pays (voir l'encadré suivant n°1).

Hub maritime, ferroviaire, fluvial et routier, le Congo bénéficie d'une position géographique centrale qui fait de lui un pays de transit offrant l'accès facile aux pays de la région. Actuellement, le secteur agricole représente seulement 5% du PIB, environ 1% des exportations et 15% des importations. Sa contribution à l'économie nationale, relativement marginale est importante parce que le secteur agricole occupe près de 60% de la population active. Ce secteur recèle d'importantes potentialités et opportunités de développement que sont : La grande disponibilité en terres, les ressources en sol sont évaluées à 34 millions d'ha avec une superficie cultivable estimée entre 10 millions à 20 millions d'ha ; un environnement propice au développement agropastoral ; un climat favorable à la réalisation de plusieurs productions agricoles ; un important réseau hydrographique ; un important potentiel juvénile en zones rurales ; une émergence d'ONG et associations de développement intéressées par ledit secteur que nous avons visités lors de nos enquêtes de terrain à Brazzaville ; un engouement des néo-ruraux[687] pour l'agriculture vivrière et l'agriculture de rente dans les zones périurbaines rencontrés dans le département du Kouilou au Sud du pays, qui se plaignaient du fait qu'ils ne possédaient pas assez de moyens pour pratiquer de l'agriculture intensive. Sur les 10 à 20 millions d'hectares de terres cultivables, environ 200 000 hectares sont défrichés ou cultivés chaque année[688].

Malgré la taille de son territoire, le secteur agricole n'exploite que peu la richesse de terres du pays. Seuls 2% des 10 millions d'hectares cultivables sont exploités. Pourvoyeur d'emplois pour 40% de la population active, il ne contribue qu'à raison de 5% à l'emploi[689]. Le mode d'exploitation hanté est principalement celui de l'agriculture familiale, faiblement productif et cultivant en moyenne moins d'un hectare. L'agriculture congolaise est dominée par un secteur paysan composé de petits exploitants dispersés qui utilisent des méthodes de production traditionnelles et produisent pour l'auto consommation et la commercialisation locale informelle. Ils fournissent presque la totalité des produits vivriers, les outils utilisés restent rudimentaires (houes, machettes, dabas et haches). L'agriculture privée moderne était pratiquée avant l'indépendance par quelques colons étrangers, principalement dans la vallée du Niari. Vers les années 70, quelques fermes étaient encore fonctionnelles à Loudima (ferme Caisso), à Madingou (ferme Merles des îles)[690]. Aujourd'hui, on ne voit plus que les vestiges de cette agriculture.

[687] Nouveaux habitants de la campagne.
[688] Diagnostic du système national de recherche et de vulgarisation agricoles du Congo, FAO 2016, 10 p.
[689] Diagnostic d'Intervention de la Facilitation des échanges Commerciaux, Groupe Banque Mondiale (GBM), 2015, 12p.
[690] FAO, op cit. 12p

Actuellement les principales productions vivrières sont le manioc, les bananes plantain, le tarot, les céréales, les haricots, les arachides, la pomme de terre. Les grandes cultures industrielles sont la canne à sucre et l'eucalyptus. Le secteur agricole congolais connaît plusieurs contraintes qui freinent son développement telles que la contrainte de politique générale, les contraintes économiques et les contraintes techniques.

La contrainte de politique générale résulte de l'absence d'une réelle volonté politique de l'Etat à prendre en charge les problèmes d'encadrement et de vulgarisation des techniques de production après le désengagement de l'Etat dans le secteur productif ; l'absence d'une politique réelle d'incitation à la production agricole ; la lenteur dans le processus de privatisation des entreprises agricoles[691] et ; l'absence d'une politique de financement du secteur agricole. Quant aux contraintes économiques, les importations massives des produits agricoles et halieutiques qui coûtent bien moins chers que les produits locaux d'où une tendance à abandonner les activités agricoles ; l'insuffisance des moyens de communications[692] et d'infrastructures socio-économiques, ce qui entrave la distribution des intrants, l'écoulement et la commercialisation des produits ; et le manque d'unités de transformation dans les zones de production. Enfin les contraintes techniques, elles résultent du manque de variétés[693] performantes adaptées aux différentes zones agro-écologiques du pays ; de la dégénérescence rapide des semences, du matériel végétal et l'absence des reproducteurs d'animaux ; du faible niveau d'utilisation des intrants agricoles ; de la faible mécanisation ; du manque d'encadrement pour la diffusion des connaissances et technologies agricoles ; du manque de formation et de recyclage des encadreurs et des paysans ; de la quasi inexistence d'unité d'expérimentation et de démonstration des techniques de production ; de la présence des pathologies qui sont des ravageurs de cultures avec des conséquences économiques graves[694]. Ces contraintes ont pour conséquences majeures la faible productivité, la baisse des revenus des producteurs et la diminution des actifs agricoles, et le déficit agro-alimentaire.

Dominé par l'industrie du pétrole, tel que nous venons de l'expliquer, le bois, les rondins d'eucalyptus et le sucre de canne (les seconds produits à être plus exportés) peuvent se targuer d'occuper une place dont l'importance est appelée à croître à l'avenir. C'est-à-dire, ne pas se

[691] Au début des années 80, un constat d'échec de cette politique d'étatisation de la production agricole est établi. Ainsi, à partir de 1987, les pouvoirs publics ont opté pour une politique de développement agricole basée sur la promotion du secteur privé et la réduction de l'intervention de l'Etat notamment dans les activités de production et de commercialisation.
[692] Manque de routes fiables entre les villes et les villages enclavés du pays.
[693] De production et d'outils de travail performants exemple : zones boueuse il faut des machines pour le remblayage, zones tropicales sèches des machines de dessouchage des arbustes.
[694] FAO 2016, op cit, p 14-15.

limiter à l'exportation de la ressource forestière à l'état brut, mais plutôt installer des usines manufacturières et industrielles pour l'exploitation ou une transformation variée de bois et de la canne à sucre afin de les commercialiser dans le but de multiplier et de diversifier le commerce maritime international. Dans cette lancée, la ressource forestière occupera une place tant importante que les hydrocarbures dans l'exportation. Cette initiative industrielle contribuera également à la baisse du taux de chômage dans le pays.

Pour ne pas se limiter à la production industrielle de ces deux dernières ressources citées et multiplier les perceptions publiques, l'Etat devrait permettre aux industriels/entreprises locales (entreprises de transformation) et aux agriculteurs d'étendre leurs opérations et de créer des économies d'échelle par la facilitation des échanges commerciaux du pays vers les marchés régionaux. Pour cela, des ajouts de valeur majeure dans le pays seraient idéals étant donné l'état de « décrépitude » de la plupart des usines et le manque d'infrastructures industrielles[695]. L'accès aux marchés régionaux peut également stimuler les investissements et permettre aux fournisseurs de se spécialiser et de s'intégrer dans les chaînes d'approvisionnement qui répondent finalement aux marchés nationaux, régionaux et mondiaux progressivement[696]. Le soutien et l'assistance par le Gouvernement des paysans agriculteurs à partir de l'adoption des technologies améliorées de production et de transformation (améliorer les outils de production) dans les zones ciblées d'agriculture pourra contribuer à l'augmentation des revenus des producteurs ou des exploitants des produits agricoles, accroitre la production vivrières de ces agriculteurs[697], doubler les rendements de banane et surtout de manioc, une culture de base ou majeure du pays[698] et penser à le commercialiser dans la sous-région précisément vers la République Démocratique du Congo (RDC).

Pourquoi vers la RDC ? Le Congo a le potentiel d'exporter sa production de manioc vers ses pays voisins particulièrement la RDC à Kinshasa. Le Congo doit étendre son marché du

[695] GBM, 2015, op cit, 88p.
[696] Ibidem, 96p.
[697] L'infrastructure physique délabrée augmente le coût de production, de transformation, et réduit les marges de profit. Le marché actuel est très fragmenté à cause d'un manque de réseau structuré entre les producteurs et le marché pour faire parvenir leurs produits vers des zones urbaines plus profitables. Toutes les difficultés que vivent les agriculteurs sont justifiées par le manque d'accès aux intrants, au financement de production, au financement pour l'acquisition d'équipement. L'inadéquation de la technique d'emballage et de transformation empêche le secteur agricole de tirer profit du marché régional. Le manque de communication et de collaboration entre les parties prenantes (les services et les administrations publiques qui sont censés intervenir dans ce secteur : ONG, gouvernement, agriculteur) reste un problème significatif au Congo dans la stratégie de développement divisée en quatre composantes fondamentales : la production, la transformation, le transport et la commercialisation. Ibidem, p 98-99.
[698] Le Congo a une forte culture du manioc avec une demande considérable. À cause de la forte demande du manioc et du manioc transformé au Congo, il y a une forte base sur laquelle les améliorations peuvent être faites, exemple le commercialiser régionalement. Le Congo a le second plus haut niveau de consommation du manioc par tête dans le monde. En 2011 selon les données de la consommation de la FAO, le Congo occupait le second rang de la consommation la plus élevée du manioc dans le monde par tête d'habitant, avec un Congolais consommant en moyenne 246 kg de manioc par année. Ibidem, p 90, 91 et 97.

manioc vers la région, de cette manière il améliorera la diversification du commerce. L'évaluation des marchés régionaux est souvent moins difficile qu'accéder aux marchés mondiaux, étant donné que les pays voisins, particulièrement la RDC, ont des goûts et une culture de consommation alimentaire similaires. En plus, le Congo a une opportunité considérable, qui est celle d'exporter vers la RDC, incluant la différence de prix énorme entre les deux pays[699] concernant les produits du manioc, et la nature périssable[700] du manioc, qui procure un avantage pour le Congo à exporter ses produits, notamment les racines fraiches (tubercule) vers Kinshasa (RDC) séparé par un large fleuve long de 6,26 km avec Brazzaville (une traversée qui dure moins de 2h). La RDC est le premier consommateur de manioc par tête dans le monde[701], suggérant une demande potentielle pour cela. Améliorer sa production permettra au Congo d'exporter ses marchandises, particulièrement du manioc, rapidement et à bas prix vers la RDC[702].

Planche n°5. La consommation du manioc au Congo.
Image 39 et 40, le manioc à l'état brut. Image 41 et 42, la transformation du manioc.



Source : GBM, 2015.

[699] A Kinshasa le manioc en détail est vendu à 641 frs le kilo, tandis qu'à Brazzaville il n'est vendu qu'à 375 frs le kilo. En conséquence, selon les données du terrain, toutes taxes liées à l'exportation auxquelles s'ajouteraient les frais et les coûts à l'expédition, montrent à suffisance la rentabilité de l'exportation du manioc du Congo vers la RDC, au prix de détail déduit à 482 frs le kilo, ce qui est toujours beaucoup moins coûteux que le prix vendu à Kinshasa, malgré l'expédition. Ibidem, 96p.

[700] À cause du rapport poids élevé-valeur réelle du manioc associé à sa durée de conservation limitée sous la forme brute, seul un petit pourcentage (du manioc produit à travers le monde) est commercialisé au-delà des frontières. Les propriétés massives et périssables du manioc font des racines de manioc un produit risqué pour la commercialisation et un aliment incommode et couteux à cause de sa longue chaine de valeur/stratégie de développement.

[701] 300 kg par personne par an. Ibidem, 89p.

[702] Ibidem, 97 et 98 p.

A ce titre, pour diversifier cette commercialisation du manioc, Les formes non-traditionnelles de la consommation peuvent augmenter l'ensemble de la demande pour les produits de manioc. En d'autres termes, le changement de sa transformation pour le consommer autrement est nécessaire, et intégrer ces différentes options de consommation dans le commerce national comme régional sera plus rentable. Par exemple le pain fait à base de farine de manioc, peut augmenter l'ensemble de la demande pour le manioc, le prix du blé devient progressivement de plus en plus élevé, il y a une forte tendance pour les consommateurs de substituer le pain à la farine de blé au pain fait à base de manioc. Au cours de ses dernières années, le prix du pain s'est mis à augmenter du fait des prix élevés du blé sur le marché international puisque le blé est entièrement importé de l'étranger. De ce fait, l'intégration des alternatives dans les chaines de valeur peut améliorer la commercialisation dans le secteur du manioc. Avec un investissement approprié, les produits à base de manioc peuvent s'incorporer dans d'autres secteurs, tels que la boulangerie comme on vient de la citer, la nutrition animale, le papier, et la production de l'amidon. En intégrant le manioc dans ce secteur symbiotique potentiel, les agriculteurs et transformateurs peuvent garantir des marchés plus larges, une demande plus forte, et des marges. Cependant, ceci exige des niveaux minimum de qualité, qui ne sont pas encore présents au Congo. En développant les plans à long et moyen termes, une attention devrait être accordée à des mesures incitatives aux fabricants qui cherchent à renverser ou intégrer le marché du manioc.

Pour garantir cette diversité productive, la création de plusieurs Centres de formation et de Démonstration des Techniques Agricoles sera un apport/projet à envisager par le Gouvernement en vue de préparer les jeunes à l'emploi par des formations qualifiantes afin d'augmenter le taux d'employabilité. Ces centres dotés d'experts/encadreurs dans le domaine ciblé apporteront une aide d'apprentissage professionnel aux personnes et structures intéressées à mieux appliquer les techniques adaptées aux exigences écologiques du pays.

Outre le développement agricole, des installations industrielles autour du complexe portuaire ou la création d'un complexe industriel dans une zone mieux adapté comme l'a fait le Maroc dans une ville de banlieue au Sud-Est de Tanger proche du complexe portuaire, pour des fabriques d'approvisionnements vivriers issus ou émanant de l'anatomie végétale et bestiale pour la promotion de l'élevage (volaille et bétail) et de la variété floristique du Congo, un bassin forestier qui offre une biodiversité exceptionnelle avec ses multiples espèces végétales

et animales[703], ou bien d'autres fabriques qui peuvent exister par rapport aux avantages offerts par le pays[704]. Enfin, des initiatives de la part de l'Etat et des entreprises privées tel que l'a fait le Maroc, visant à établir des partenariats publics/privés (PPP) permettant de réaliser des objectifs comme : construction, réparation navales et leurs services connexes pour capter une part des marchés régionaux. Ils peuvent également envisager l'impartition d'excellence (en d'autres termes partenariat d'impartition) de centres maritimes[705] pour doter l'industrie maritime de services de qualité, durables et efficaces.

Faire une synthèse comparative entre le PAPN et le port de Tanger-Med nous paraît pertinent compte tenu du fait que ce dernier a été pris comme paradigme pour les autorités congolaises. L'intérêt de cette analyse est la prise de connaissance des points principaux convergents (géographiques) et divergents (administratifs) entre les deux infrastructures portuaires (voir l'encadré de Tanger-Med), dans le but d'étudier et de montrer la stratégie employée par les autorités marocaines pour faire évoluer leur économie nationale à travers la gestion portuaire/commerce maritime, précisément avec le port de Tanger-Med qui présente des avantages géographiques quasiment similaires à ceux du PAPN tel qu'il est bien expliqué dans le sous-titre suivant **(2.1.1).** Des avantages qui sont malheureusement peu exploités par les autorités congolaises à cause d'une absence de politique nationale dans le commerce maritime international.

2.1. 1. Synthèse comparative du système portuaire de Pointe-Noire et de Tanger-Med 1 comme leçon à tirer pour les autorités congolaises.

Pourquoi cette analyse comparative du système portuaire de Tanger-Med comme paradigme pour les gestionnaires du Port de Pointe-Noire ?

Au premier abord à cause de l'objectif d'affirmation d'une place de puissance régionale économique (et ayant un port de transit régional tout comme le Congo) pour le Maroc. Tandis que pour le Congo, dont la relation avec la mer est marginale et se résume à une aubaine géographique dont l'espace côtier apparait comme un dépotoir de toute substance ou objet rejeté, un simple moyen de communication sans pour autant réaliser en profondeur cet

[703] Autrement dit, adapter l'industrie agroalimentaire aux produits du pays pouvant être développés. Ne pas se limiter à l'exploitation des ressources à l'état brut, mais plutôt installer des usines manufacturières et industrielles pour leur transformation variée afin de les commercialiser dans le but de diversifier le commerce national et maritime international.

[704] Ce qui veut dire ne pas entreprendre quelque chose sans enquête de faisabilité et de profit éventuel, en vérifiant si installer une entreprise sera assez rentable et comment ? Exemple analyser les types de marchés possibles et de quelle envergure, avec quel type de client et à quelle échelle : locale ou régionale ou mondiale. Prendre aussi en compte la stabilité politique, allègement des droits et taxes divers, bon climat d'investissement (partenaire éventuel), garanties de placements (c.-à-d. couverture par les assurances, l'Etat, arbitrage rapide et fiable pour le pouvoir judiciaire en cas de conflit de tout genre).

[705] Exemples pour le contrôle, surveillance, orientation gestion de risques et de catastrophe.

avantage d'accès à la mer dans le domaine d'abord culturel[706], communicationnel[707] et économique, alors que plusieurs pays enclavés dans la sous-région ne bénéficient pas directement de ce privilège et des potentialités de cette vaste étendue naturelle.

En s'intéressant de près au cas du Maroc comme pays en développement, on s'aperçoit que les politiques publiques jouent depuis une dizaine d'années un rôle majeur dans le déploiement d'une politique globale des grands chantiers autour des infrastructures de transport. Les infrastructures portuaires occupent naturellement une priorité stratégique en prenant en considération la position géographique du pays au croisement de l'Afrique et de l'Europe. Intrinsèquement, la région nord-ouest autour de l'agglomération de la ville de Tanger bénéficie d'un intérêt particulier dans cette stratégie nationale. Le complexe portuaire de Tanger-Med constitue un projet intégré dans une vision globale du développement régional. Des zones d'activité industrielle et de logistique ont été aménagées autour du port, ce qui a suscité l'intérêt des firmes multinationales à l'instar de l'alliance Renault-Nissan avec son usine de véhicule low-cost. Selon l'agence marocaine du développement, le port de Tanger-Med a constitué un élément clé dans ce choix d'implantation de ces industries de fabrication d'automobiles asiatiques (depuis 2017 sur 2000 ha) et européennes (depuis 2012 sur 1300 ha) dans la zone de Melloussa, une région du nord au Maroc[708]. Tous ces éléments traduisent le caractère moderne de cette puissance maritime 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 (transport[709], développement de l'industrie navale, développement des infrastructures portuaires/maritimes modernes[710]).



Image 43 : localisation du port de Tanger-Med.

[706] Aucun respect de ses droits et potentialités maritimes
[707] Transporter autres marchandises que les hydrocarbures.
[708] Publié le 21 mars 2017 par Eric Apim sur www.econostrum.info/tags/Melloussa l'implantation industrielle au Maroc, toute l'actualité économique en Méditerranée.
[709] Transport maritime international, maritime et routier inter ville dans le pays pour la redistribution des marchandises.
[710] Cette étude qui rentre dans le cadre de la politique de développement des infrastructures portuaires et maritimes, a été réalisée par la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, en étroite collaboration avec les professionnels et les partenaires concernés par l'industrie navale et vise à doter le Maroc, d'une infrastructure portuaire moderne, moteur de développement de l'industrie navale et acteur de positionnement du Maroc dans ce secteur au niveau régional.
Les activités de l'industrie navale couvertes par cette étude, sont celles qui présentent des potentiels de développement intéressants au niveau national.

Le port de Pointe-Noire et de Tanger-Med se rejoignent sur deux points principaux, à savoir leurs positions géographiques très avantageuses présentant chacun des caractères différents (l'un au nord de l'Afrique et l'autre au centre de l'Afrique) et leurs rôles en tant que port de transit à l'échelle régionale. Mais par rapport au premier mentionné, le second a tendance à mieux évoluer et de façon appréciable, cette thèse est émise sur la base des analyses faites séparément sur les deux ports. Par contre, les logiques du système maritime du Maroc et du Congo se différentient sur plusieurs points notamment l'interrelationnelle entre la prise de conscience des atouts du milieu (potentiel et ressources) et la mise en valeur du milieu, en donnant non seulement au transport maritime une place prioritaire et principale comme pilier dans l'économie du pays à travers la commercialisation internationale des divers produits locaux, une initiative inexistante dans la gestion/système portuaire du Congo, et pourtant possible à réaliser si les autorités congolaises promeuvent enfin leur terre si arable. Mais également par le dévouement et l'acharnement des autorités marocaines à vouloir effectuer un développement continue des infrastructures portuaires, entre autres l'exemple de l'extension du port Tanger-Med avec l'ouverture de Tanger-Med 2, et élargir mondialement leur réseau de flux international de marchandises à travers plusieurs accords de partenariat avec de multinationales étrangères.

Cela dit, ce qui fait la force du système maritime marocain c'est la position géographique du pays au croisement des deux continents, qui est un atout pour le rôle joué par le port de Tanger-Med en tant que port de transit régional, ainsi que l'implication des politiques publiques qui considèrent la stratégie portuaire comme priorité stratégique pour l'économie nationale. Une position géographiquement avantageuse à l'image de celle du port de Tanger-Med, que présente l'emplacement du PAPN au centre de l'Afrique centrale, un privilège inestimable pour les autorités congolaises à promouvoir et développer davantage leur commerce maritime et le transport maritime international en tant que port de transit de la

---

Le plan directeur élaboré, mobilisera à l'horizon 2030, un investissement évalué à 4,5 Milliards de dirhams, dont le financement sera assuré par l'Etat, les Autorités portuaires et dans le cadre de partenariats public-privé.
Les principaux objectifs stratégiques sont les suivants :
Assurer la réparation et la maintenance navales de la flotte nationale au niveau local et capter une part des marchés régionaux et internationaux *(pour la construction et la vente des navires)* ;
Rendre le Maroc une référence régionale dans la construction des navires jusqu'à 120 m ;
Développer de façon durable, l'activité de la construction navale, la réparation et maintenance navales et en faire une source importante d'approvisionnement de l'industrie sidérurgique *(ensemble de traitements, opérations, installations industrielles se rapportant à la métallurgie primaire du fer et alliages ferreux)* nationale ;
Développer l'activité de construction de plateformes offshores *(installations des radars en mer en connexion avec ces programmations informatiques sur la terre ferme)* plateformes destinés à l'exportation vers le marché africain, *pour contrôler les expéditions via des programmes informatiques sécurisés.*
La mise en œuvre de ce plan aura des retombées socio-économiques importantes. Il permettra la création d'environ 6000 emplois directs et contribuera dans l'augmentation du volume des échanges.

sous-région. Le processus qui permet de pratiquer cette logique est la *volonté persistante*, c'est à dire la détermination à initier un projet de développement jusqu'à son terme et veiller à ce qu'il soit durable ou perpétuel. Aussi, pour y arriver, le Maroc 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 sur cet espace. Une volonté que l'Etat Congolais ne fait pas preuve si l'on s'en tient aux observations faites sur la description du système maritime de ce dernier. Mais au regard des richesses et des potentialités maritimes à développer, l'espoir vers un avenir optimal peut être encore nourri, par la prise au sérieux et la pratique des leçons à tirer des exemples à l'image du paradigme marocain évoqué et des suggestions de ce chapitre, particulièrement sur le changement national de la conception de la mer.

Encadré 1. Pourquoi notre choix sur le port de Tanger-Med I ?

Son emplacement stratégique. Inauguré en 2007, le port de Tanger-Med, à l'instar du PAPN est aussi un port de transit orienté vers le trafic de conteneurs pour les pays de la sous-région, grâce à la situation géographique du pays et de son emplacement stratégique à l'entrée de la méditerranée entre le sud de l'Europe et le nord de l'Afrique. Par rapport à ses avantages quasiment assimilés au PAPN, Il connait une phase de croissance de son activité grâce à l'intérêt porté par les pouvoirs publics et à sa compétitivité qui mérite d'être analysée, d'où les raisons de motivation de notre choix comme paradigme pour le PAPN.

La performance logistique consiste à adopter une logique flexible et modulable en fonction de la demande des donneurs d'ordre et des compagnies maritimes. En effet, sous l'impact de la globalisation industrielle et de l'intégration des chaines internationales, le terminal portuaire doit évoluer constamment en fonction des décisions des producteurs et des consommateurs. De ce fait, la compétitivité logistique du terminal portuaire est étroitement liée à la compétitivité des entreprises **(Olavarrieta et Ellinger 1997, Day 1994).** Afin de répondre à ces orientations stratégiques (logique basée sur des chaines logistiques flexibles et modulables) dans la production mondiale, le port Tanger-Med s'est doté des atouts infrastructurels, techniques et managériaux capables d'optimiser le développement et l'intégration du port dans un contexte mondial. Le rôle des politiques publiques dans ce processus est primordial au Maroc.

Depuis le lancement de Tanger-Med en 2007, le Maroc a amélioré de façon notable sa performance logistique. Sur la base de certains indicateurs logistiques établis par la Banque mondiale pour les pays de l'Afrique septentrionale, le Maroc arrive en 1ème position. Comparé aux performances des pays voisins de l'Afrique septentrionale, le Maroc réalise des progrès notables en devançant plusieurs pays dans la sous-région en logistique comme l'Egypte (rang n°2), la Tunisie (n°3), l'Algérie (n°4) et la Lybie (n°5), un aperçu du niveau de compétitivité du port Tanger-Med et du rang qu'il **occupe (source : Indices de performance logistique, Banque mondiale 2018)**. Situé sur une route maritime parmi les plus fréquentées par le commerce international, le port de Tanger-Med bénéficie d'un intérêt grandissant de la part des opérateurs maritimes et favorise la localisation de nouvelles activités économiques autour du complexe portuaire grâce aux aménagements de plates-formes logistiques et industrielles que les pouvoirs publics locaux ont mis en place. En effet, les politiques publiques jouent un rôle important dans le processus de restructuration spatiale en cours dans la région portuaire de Tanger.

Depuis les années 1980, les grandes multinationales de transport maritime à l'instar du danois Maersk ont placé le détroit de Gibraltar comme point nodal de leurs flux maritimes, en choisissant le port d'Algésiras au sud de l'Espagne comme hub international **(Konishi, 2000).** Depuis 2007, l'ouverture du port de Tanger-Med avec une capacité de 8 millions d'EVP en 2015, confirme le caractère stratégique du détroit dans le commerce international (en termes d'espace et surtout de positionnement stratégique). En ce sens, Maersk a consolidé sa position dans cette zone à travers l'implantation de sa filiale APM Terminal au port de Tanger-Med **(Merk, Hesse, 2012).** On note cependant, des similitudes entre le port de Tanger-Med et celui d'Algésiras. En effet, les deux ports sont considérés comme étant des hubs internationaux, autrement dit des plates-formes de transbordement de conteneurs et de redistribution des flux au niveau régional (dans les pays des deux rives de la méditerranée**. Langen 2007**). Situé au centre des routes maritimes internationales, le détroit de Gibraltar est considéré comme une zone stratégique pour l'approvisionnement des navires en fuel et en gasoil. Le port d'Algésiras en fait partie, et Tanger-Med démarre progressivement cette activité qui doit prendre une ampleur internationale avec l'ouverture du port de Tanger-Med 2 en eau profonde, inauguré en juin 2019. Généralement, les stratégies d'implantation des opérateurs maritimes mondiaux en méditerranée suivent une logique de hub comme Maersk **(Konishi 2000).** De cette manière, Maersk place le port de Tanger-Med au centre de sa politique de transport en méditerranée en y effectuant une moyenne de 65 escales par mois. Cette insertion du port de Tanger-Med dans les flux internationaux trans-méditerranéens rend son activité et ses orientations à long terme tributaires des intérêts des grands opérateurs maritimes. Ces derniers participent à la réalisation de telles infrastructures et à leur exploitation dans l'objectif d'y développer leurs activités à destination des pays industrialisés. Ils se placent de ce fait, au centre des chaines logistiques internationales **(Ducruet 2005, Frémont 1996**). Actuellement le port de Tanger-Med se positionne déjà à la 7ème place avec un Trafic annuel de 2,06 million d'EVP parmi les ports méditerranéens orientés vers l'activité de conteneurs **(source : Atlas des villes portuaires 2017).** Il existe 29 lignes maritimes de transport de conteneurs établies régulièrement entre le Maroc, le reste de la méditerranée, l'Europe du nord et l'Afrique **(Coppens 2007).** Les navires utilisés ont des capacités allant de 600 à 1200 EVP, et les principales correspondances avec les ports marocains se font depuis 2007 via le port de Tanger-Med. Ainsi, la pratique du

transbordement est très répandue dans ce mode de transport conteneurisé et se base sur un certain nombre d'escales entre les ports pour la redistribution des marchandises dans l'hinterland interne comme externe.

Sa connectivité au reste du monde. Depuis son lancement en 2007, les autorités portuaires chargées du développement du port de Tanger-Med ont mis en place plusieurs partenariats avec des ports mondiaux. Aujourd'hui le port de Tanger-Med se caractérise par une forte implication dans le contexte macro-régional avec une connectivité performante vis-à-vis des pays de l'Europe de l'ouest et du nord, de l'Afrique de l'ouest, de l'Asie du sud-est, et de l'Amérique latine. En matière de trafic conteneurisé de courte distance, orienté vers les échanges intra-méditerranéens, le port de Tanger-Med arrive parmi les premiers ports pour ce trafic (14ème position) dépassant le port d'Algésiras (15ème position) et largement devant le port Saïd. Ce classement est effectué sur la base des 34 compagnies maritimes spécialisées dans le trafic maritime à courte distance en calculant les fréquences et les connexions entre les ports méditerranéens. Uniquement les lignes régulières de trafic de conteneurs sont prises en compte dans ce classement **(Merk, Hesse 2012).**

Enfin, dans le cadre d'une vision d'intégration régionale des flux maritimes dans l'espace méditerranéen, les autorités marocaines ont conclu des accords de partenariats avec le port de Marseille (en août 2014). Ces accords comportent deux volets : un volet conclu avec l'Agence nationale des ports au Maroc, et un volet conclu directement avec l'autorité portuaire de Tanger-Med. Le but de ces accords, est de renforcer les échanges maritimes de marchandises et passagers en créant de nouvelles lignes et en coordonnant les démarches administratives liées aux flux. Le port de Marseille est alors intégré dans les appels d'offre internationaux lancés par les autorités marocaines et bénéficie désormais d'un statut de partenaire officiel. Le port de Marseille et celui de Tanger-Med vont créer une plate-forme dédiée aux produits agricoles marocains exportés vers le marché européen qui jusqu'à l'heure actuelle transitent par le port de Sète (France) **(revue Le Marin-Ouest-France, 2014).** Le Maroc vise également à installer au port de Marseille un hub de transbordement de ses produits agricoles en transit vers les autres pays de l'U.E. et le marché russe aussi.

Tableau n°17. Résumé comparatif du port de Pointe-Noire et de Tanger-Med.

<table>
<tr><th>Port et Pays</th><th colspan="2">Points convergents</th><th>Port et Pays</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Port de Tanger-Med (Maroc)</td><td>Emplacement avantageux au niveau de l'entrée de la méditerranée, entre le Sud de l'Europe et le Nord de l'Afrique.</td><td>Emplacement avantageux au cœur de l'Afrique centrale qui permet un accès rapide aux pays de la sous-région.</td><td rowspan="2">Port de Pointe-Noire (Congo Brazzaville)</td></tr>
<tr><td>Situation géographique avantageuse pour son rôle de port de transit et de transbordement pour les ports de la sous-région.</td><td>Situation géographique avantageuse pour son rôle de port de transit et de transbordement pour les ports de la sous-région.</td></tr>
<tr><th colspan="4">Points divergents</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Port de Tanger-Med (Maroc)</td><td>Diversification et réforme de l'économie maritime à travers plusieurs activités commerciales.</td><td>Absence de diversification et de réforme de l'économie maritime.</td><td rowspan="3">Port de Pointe-Noire (Congo Brazzaville)</td></tr>
<tr><td>Production agricole variée pour dynamiser le commerce maritime international.</td><td>Carence de production agricole pour décupler le commerce maritime international.</td></tr>
<tr><td>La gestion portuaire/transport maritime considéré comme priorité de l'économie nationale.</td><td>Dépendance importante de l'exploitation pétrolière pour l'économie nationale.</td></tr>
</table>

Source : conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.

En dehors de la diversification de l'économie nationale pour dynamiser le commerce maritime international, le développement des infrastructures est plus que nécessaire en vue entre autres de contenir ou de diminuer la piraterie et le brigandage, car l'une des sources persistantes de ces crimes est la pauvreté, l'obligation quotidienne de subvenir à ses besoins personnels et à ceux de ses proches. Différent du terroriste maritime qui agit pour toute autre raison tel que nous l'avons déjà amplement évoqué dans les chapitres précédents.

2.2. La création d'emplois pour la baisse de la pauvreté et de la piraterie.

La création d'emplois est un secteur à promouvoir au Congo par le développement industriel et infrastructurel. Le déficit infrastructurel au Congo constaté tout au long de notre étude, est l'un des facteurs majeurs qui l'empêche de réaliser son plein potentiel de croissance économique, de compétitivité sur les marchés régionaux et d'atteindre des Objectifs du Développement Durable (ODD), (notamment ODD 13, 1, 8, 9, 12)[711]. L'adéquation des infrastructures joue un rôle crucial dans le développement économique et la réduction de la pauvreté[712].

Le développement des infrastructures pour la baisse de la pauvreté et l'insécurité alimentaire est une alternative qui permettra l'extinction ou la diminution des actes malveillants dans le pays. Mais avant de mettre en lumière les mobiles fortement manifestés à travers le monde de cette option prise comme l'une des solutions au soutien de l'économie, il sied de souligner un détail inéluctable et étroitement lié au développement économique durable du pays. A ce titre, avant d'envisager tout développement, il faudrait au préalable de façon programmatique penser à la soutenabilité de cette stratégie de développement et à sa croissance continue, à travers une politique éducative de la jeunesse de manière à ce qu'elle soit bien outillée cognitivement et techniquement dans le présent, pour ce qu'elle entreprendra demain au profit de tous. Cela implique *l'adoption des valeurs prônant le développement du pays par la population* en faisant la promotion de la bonne conduite, l'esprit d'entreprise, la rigueur et la responsabilité dans l'ensemble de la société pour plus d'efficience et efficacité sociétale. Ces valeurs devraient être inculquées depuis le niveau préscolaire par des programmes éducatifs particuliers et des outils supports de la transmission du message (livre, DVD, activité

[711] Au cœur de l'Agenda 2030, 17 Objectifs de développement durable (ODD) ont été fixés. Dont 5 cadrent avec notre travail.
Ils couvrent l'intégralité des enjeux de développement dans tous les pays tels que : ODD1 - Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde. ODD8 - Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous. ODD9 - Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation. ODD12 - Établir des modes de consommation et de production durables. ODD13 - Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions.

[712] Grâce à la création d'emplois et l'attractivité des touristes faisant vivre le secteur informel (commerce, artisanat, etc.) et formel (hôtellerie, loisirs, restaurant, etc.) des investissements étrangers ou nationaux.

pédagogique ou cours, séminaire ou atelier), et cela en fonction du niveau scolaire des apprenants.

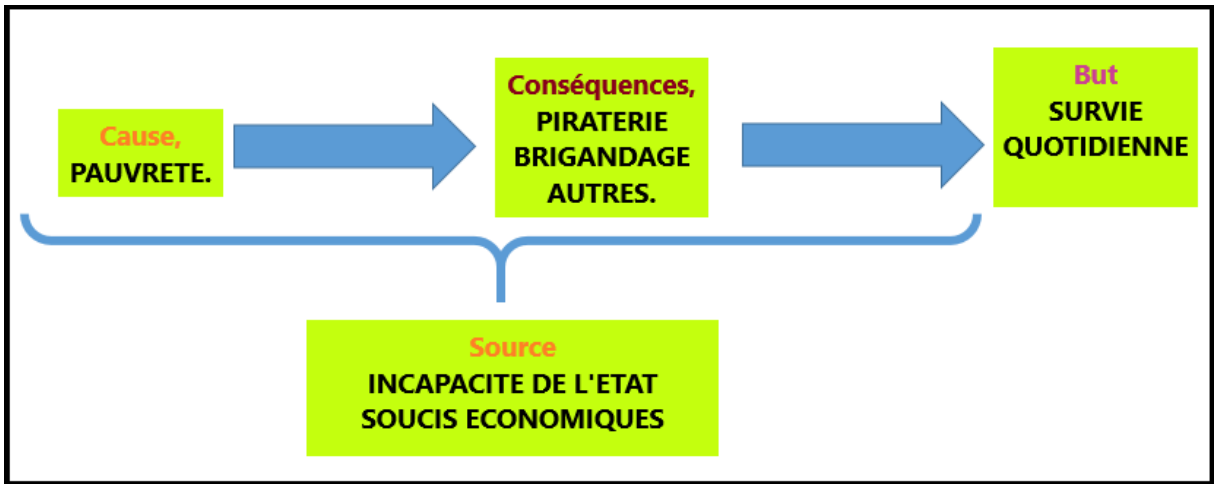
Cependant, les mobiles fortement manifestés à travers le monde (piraterie, brigandage, crime organisé, etc.) sont notre source d'inspiration en proposant le développement infrastructurel comme l'une des composantes indispensables contribuant à la stabilité économique du pays qui n'est autre que le devoir des décideurs politiques. Or, notre analyse sur la question pointe l'absence de l'Etat avec pour conséquence une situation de non-droit, de désordre, d'impunité comme étant l'une des causes initiales de la piraterie. La piraterie serait donc une conséquence logique de l'absence de capacité des Etats riverains, qui est le plus souvent liée à des problèmes économiques et financiers pour déployer les moyens nécessaires afin de garantir la sûreté maritime. Au travers de cette réflexion, nous essayons d'amener les décideurs politiques à appréhender, déceler les sources motivatrices de la piraterie sous un autre angle qui n'est tout autre que leur incapabilité à guider l'économie nationale vers un développement croissant et durable, en l'associant s'il le faut comme l'une des solutions répressives de la piraterie, et non toujours faire recours à des solutions militaires.

En d'autres termes, la piraterie est à la fois une composante et une conséquence de désordres marginaux et de conflits locaux qui permettent un environnement confortable à une criminalité organisée, symptôme de la faiblesse des Etats[713]. Il faut aussi reconnaître que ces actes ne finiront jamais mais peuvent être régressés, tant que la situation économique d'un pays n'est pas garantie, la piraterie maritime et le brigandage ne cesseront de s'accentuer, plus la pauvreté augmente, autant la criminalité augmente. Le Général Patrice Sartre l'a déclaré disant que *« les causes de la piraterie sont partout le fait des populations pauvres, voire désespérées, mettant en avant une jeunesse désœuvrée. Eradiquer la piraterie, c'est donc développer la région côtière. Or si la communauté internationale sait déployer des navires de guerre, elle est en échec patent et durable dans le développement des régions les plus déshéritées du monde. Elle ne sait pas désarmer le désespoir que la mondialisation fait naître chez ses laissés-pour-compte »*[714]. Les propos du Général rejoignent notre idée proposée dans les lignes précédentes sur la formation et l'éducation de la jeunesse vers des créneaux porteurs[715], des apprentissages aux métiers[716], comme l'une des solutions dans ce contexte. La

[713] Ne pas chercher que des solutions sécuritaires ou militaires qui est le premier volet, mais aussi économiques.
Murphy, Martin, 2011, piracy and maritime terrorism in the modern world, New-York : Columbia University Press, p 28-30, 410. Voir aussi la thèse de doctorat de François GUIZIOU, 2018 sur « le monde Somali » 243 p.
[714] Sartre Patrice, 2014, La piraterie du delta du Niger : l'abondance des ressources dans un Etat faible. P 227-232.
[715] Des filières techniques qui permettent de trouver facilement un emploi (économie, etc.) ou de travailler pour son propre compte.
[716] Ouvrir des centres gratuits d'apprentissage aux métiers comme la couture, la coiffure, la mécanique, etc.

majorité des pirates étant marin ou issus de populations côtières délaissent le plus souvent les activités de pêche, les extractions de ressources minérales pour se reconvertir dans l'activité criminelle afin de faire très vite fortune[717]. C'est souvent faute de mieux et dans l'indifférence de l'Etat que se forment ces groupes de pirates, comme l'explique Eric FRECON[718].

Figure n°11. Source favorisant la persistance des actes malveillants[719].
Source : Conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.



En dehors de la pauvreté et de l'incapacité des autorités locales à guider l'économie nationale justifiées par un train de vie oligarchique, la corruption, l'absence de politique nationale pour la promotion des richesses, etc. comme on vient de l'étudier, il y'a également la marginalisation ou l'abandon de certaines communautés au sein du pays, le manque d'initiatives étatiques à la recherche d'opportunités alternatives pour un soutien aux régions concernées (ou totalement dans un besoin aigu), qui par désespoir pousseraient ces individus à faire recours au crime amplifiant la piraterie et le brigandage qui fragilisent encore plus les économies faibles (telle que celle du Congo), par leur attaque, pillage, le vol de pétrole et autres marchandises, etc.. Ceux-là coûtent des sommes conséquentes chaque année à cause des pertes causées par les attaques qui impactent sur les compagnies d'assurance, le tourisme,

[717] Eric Frécon, 2009, 10p. Et GUIZIOU 245p.
[718] Eric Frécon, 2009, Battue ou chasse à courre, en Somalie ou en Asie. Du détroit de Malacca jusqu'à sa périphérie, 10p. Voir aussi la thèse de GUIZIOU, pp 242 et 245.
[719] A titre de rappel, la piraterie adoptée dans l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOSS) de 1982 : il définit légalement l'acte de piraterie comme une attaque perpétrée à des fins privées sur un bateau en haute mer, avec usage de la violence, détention illégale de personnes ou de propriétés, ou vol et destruction de biens. Selon le Bureau Maritime International (IMB), les attaques commises à main armée et avec violence dans les eaux territoriales ou dans le port sont du brigandage maritime. Par contre les attaques contre des bateaux à quai ou dans le port sans être armé sont de simples vols.
En d'autres termes, La piraterie est considérée comme un acte de violence commis à des fins privées, en haute mer (hors les eaux territoriales). Le brigandage, quant à lui, se définit comme un acte illicite à mains armées, commis à des fins privées contre un navire ou dans un port, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, ou la mer territoriale d'un État. https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/informations-pratiques/risques/piraterie-et-brigandage-maritimes/

la pêche, etc. Les attaques de pirates bouleversent aussi les coûts dans le commerce maritime reposant essentiellement sur le paiement de rançons qui sont alors supportés[720] par les consommateurs à travers l'augmentation des prix des biens et des services.

A partir de cette constatation du rapport piraterie-Etats côtiers et économies associées dont le Congo fait partie, des programmes locaux de développement qui mettront en place la construction des infrastructures de base modernes, en favorisant l'émergence d'un climat propice aux investissements et à la création d'emplois par le soutien des partenariats public/privé, en veillant au maintien du pouvoir d'achat fournissant à chaque ménage les moyens matériels, sociaux et économiques de subvenir correctement à leurs besoins, qui solutionnera les actes malveillants perpétrés pour cause de pauvreté. L'intégration optimale des Etats touchés économiquement comme le Congo suivant l'exemple de la politique internationale[721] avec la reproduction d'un modèle étatique plus sensible, authentique et réactif sans omettre la promotion d'une coopération régionale, sont aussi des points à envisager. La réimplantation de l'Etat et de ses capacités d'assistance et d'accompagnement dans les espaces évincés/délaissés par la stabilité des flux d'approvisionnement en matériel pour les acteurs du secteur informel (pêche, agriculture, etc.), est également une manière pour les autorités locales d'intégrer ces régions littorales marginales dans leurs préoccupations ou programme d'intervention.

Sur ce, nous pouvons ainsi dire que le développement infrastructurel est donc reconnu représenter une composante cruciale de la progression vers la création d'emploi, l'équilibre financier des habitants d'un pays, la baisse de la pauvreté et la diminution de la piraterie. Par ailleurs, un autre obstacle à la croissance économique maritime du Congo mérite d'être traité, il s'agit de l'exploitation non déclarée des ressources naturelles.

2.3. La lutte contre l'exploitation illégale des ressources naturelles.

Dans ce cas précis, on fait référence à l'optimisation et à la croissance de l'économie maritime dans le but de la rendre durable. La dégradation de l'environnement maritime contribue à l'épuisement des ressources naturelles, pierre angulaire de l'économie congolaise, fondée sur l'exploration et l'exploitation de ressources maritimes naturelles et le transport. L'économie maritime du pays est confrontée à un sombre avenir si des mesures drastiques de son mode d'exploitation ne sont pas mises en œuvre rapidement pour inverser les tendances

[720] L'Etat en payant ces rançons les compense en augmentant le prix des produits sur le marché.
[721] Comment les pays développé s'y prennent.

négatives actuelles. Cet objectif devrait promouvoir le développement économique durable en maximisant le potentiel des ressources maritimes, garantir la sécurité alimentaire et préserver la biodiversité maritime. Dans ce contexte, il vise à prévenir et à combattre les menaces actuelles et futures pesant sur l'économie maritime, pour cela deux secteurs sont pris en compte dans notre étude, il s'agit de la lutte contre la pêche illicite et la prévention du vol de pétrole.

2.3. 1. La lutte contre la pêche illicite, non-déclarée et non-réglementée (INN).

La pêche INN représente une menace majeure pour les stocks halieutiques, l'environnement marin et les communautés côtières. Elle constitue une concurrence inéquitable pour les pêcheurs qui exploitent légalement les ressources halieutiques en entraînant des pertes économiques considérables pour les Etats côtiers. Les pertes globales sont estimées entre 10 et 24 milliards USD chaque année à l'échelle régionale, équivalant de 8 à 19 millions de tonnes de poissons[722]. La pêche INN porte également sur la capture d'espèces marines menacées en Afrique centrale, telles que les requins, les tortues et les dauphins.

Les eaux congolaises sont parmi les plus élevées de pêche INN dans la région, avec la prise illégale dans l'Atlantique du centre-est estimée par la FAO à une valeur de 828 millions à 1,6 milliards USD chaque année, soit 37% des prises de poissons et de fruits de mer.[723] Avec cette allure, pour éviter la disparition de certaines espèces aquatiques et l'insécurité alimentaire, la collaboration entre le Congo et ses pays limitrophes ainsi qu'avec les Organisations Régionales de Gestion des Pêches (ORGP) est à planifier afin de mettre en place une réglementation stricte des activités de pêche et de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver et conserver l'environnement et la diversité des espèces halieutiques en Afrique centrale[724], de manière à veiller à la prise, la manipulation, le traitement et la distribution du poisson et des produits de pêche[725], à la valeur nutritionnelle, la qualité et la sûreté de ces produits, à réduire les déchets et minimiser leurs effets négatifs sur l'environnement,.

L'une des raisons qui favorise la pêche INN est le laxisme et l'absence de contrôle étatique du pavillon des navires de pêche en mer, les Etats membres devraient plus autoriser les navires

[722] Agnew DJ. Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al : "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing" (Marine Resources Assessment Group and University of British Columbia, 2009).
[723] FAO (2017), Bilan d'évaluation des ressources marines vivantes pour une exploitation durable, 13p.
[724] Notes personnelles portant sur les propos de Mr SAYA-MABA, Chargé de Programme (FAO – Brazzaville), pendant un entretien en février 2018, sur les questions de pêche au Congo.
[725] Observation des règles et usages d'hygiène recommandés par l'autorité.

de pêche à battre leur propre pavillon, exercer un contrôle effectif sur ces navires conformément au droit international et dans le respect de toutes les initiatives mondiales, continentales et régionales en matière de gestion responsable du domaine maritime de la CEEAC[726]. Les Etats devraient cesser d'autoriser à battre pavillon les navires de pêche étrangers qui n'ont pas de lien authentique avec le pays et limiter l'accès à la pêche des navires battant pavillon de complaisance.

Pour s'assurer de la participation de tous les acteurs concernés, dans la prise de décision, la planification et la mise en œuvre des pratiques de pêche sûres, les Etats membres de la CEEAC, de la ORGP et bien d'autres peuvent se communiquer mutuellement les noms des navires de pêche industrielle (navires privés et pour la plupart étrangers) autorisés à exploiter dans leurs ZEE respectives et les avis d'amendes qu'ils auraient signifiés pour pêche INN. Dans la facilitation de ce partage d'informations, les Etats membres devraient exiger que tous les navires de pêche industrielle exploitant dans leur ZEE d'utiliser une identification de navire unique internationalement reconnue, comme un numéro d'identification de l'OMI, et que ce numéro soit affiché à tout moment et utilisé lors du partage d'informations au niveau régional concernant l'accès et les sanctions applicables à ces navires. Aussi, faire recours à l'implication d'une « cogestion » du gouvernement et de ses communautés côtières, peut représenter un outil de taille de gestion efficace des zones marines protégées[727].

2.3. 2. La prévention et la lutte contre le vol de pétrole.

Le problème de vol de pétrole, outre la menace de pollution, fait subir aux gouvernements et aux compagnies productrices de pétrole des pertes de recettes substantielles. Le vol de cargaison de pétrole contribue également à l'escalade de la violence et de la criminalité en raison de la lutte pour la mainmise sur les opportunités de soutage. Ces pertes de recettes dues au vol de cette ressource sont des énormes goulots d'étranglement à l'évolution des économies fragiles et défaillantes à l'image de celle du Congo, un pays totalement dépendant de l'exportation pétrolière[728]. Freiner ce délit de vol des hydrocarbures est susceptible d'améliorer sans contexte à la hausse les perceptions publiques des pays qui sont victimes de ce genre de trafic. Pour parvenir à éradiquer ces réseaux de vol organisés des hydrocarbures,

[726] Pêche rationnelle et déclarée.
[727] Appliquer une décentralisation de la gestion des zones, c.-à-d. le gouvernement en accord avec chaque communauté côtière dans le pays, mettre en place un service de gestion dans chaque zone.
[728] Entretien en 2019 avec un employé d'une société pétrolière étrangère, qui a préféré être anonyme ainsi que le nom de l'entreprise dans laquelle il travaille.

impliquera la mise en place et le suivi de plusieurs initiatives concrètes de la part des autorités concernées :

L'instauration des sanctions pénales de vol de cargaison de pétrole et de toutes autres ressources naturelles tout en veillant strictement à ce qu'elles soient appliquées convenablement aux auteurs de ce délit, contribuera à l'arrêt ou à la diminution de ces actions parallèles.

Le renforcement des législations nationales en vue de réglementer l'exploitation des hydrocarbures et de spécifier les responsabilités des sociétés pétrolières en cas d'action opaque ou non déclarée, cela rendra les activités dans ce secteur plus limpides.

L'engagement des recherches et des études empiriques pour mieux comprendre la nature, les caractéristiques et la dimension réelle du vol d'hydrocarbures dans les pays producteurs, permettront aux gouvernement d'améliorer/renforcer les systèmes nationaux de détection, de suivi, de saisie et de confiscation des auteurs de ce délit, d'avoir une profonde connaissance de leur manière de s'y prendre ou de leur mode opératoire, et employer la démarche et les mesures adéquates pour éradiquer ce réseau de vol d'hydrocarbures.

La gestion rationnelle et durable des hydrocarbures implique à ce que les Etats membres (CEEAC, l'OMAOC, la CGG) pensent également à partager leurs expériences et faciliter le développement de mécanismes régionaux destinés à améliorer et à élaborer d'approches novatrices de gestion des hydrocarbures dans la région comme mode de prévention de conflits violents et de l'insécurité pour des pays en partage des ressources frontalières (ou autres types de ressources).

Cependant, dans les différentes techniques d'approches de réformes économiques, il existe un secteur qui peut largement être un apport pour l'Etat congolais à guider son économie vers une amélioration conséquente, il s'agit du tourisme nautique/maritime. Mais cela à condition que le gouvernement mette en œuvre une politique nationale de développement de ce secteur qui établira des programmes en lien avec la mise en valeur de la biodiversité et de la culture marine du pays.

2.4. La promotion du tourisme nautique par la mise en place d'activités écotouristiques.

Le tourisme peut contribuer à la création de richesses, à l'emploi et stimuler la protection et le renforcement des ressources écologiques et culturelles. L'Afrique dispose

d'un potentiel touristique considérable bien qu'il soit largement inexploité. Pourtant, l'industrie du tourisme dans l'essentiel du continent n'est pas internationalement compétitive malgré certains développements positifs au cours des trente dernières années, dans la mesure où les voyageurs sont de plus en plus en attente d'expériences touristiques de qualité plus élevée. Il reste encore beaucoup à faire. Une composante en est la promotion de la richesse du patrimoine culturel maritime, de la fabrication d'objets artistiques et d'attributs intangibles (relevant des coutumes, du surnaturel, croyances, etc.) des sociétés autochtones, tous hérités des générations passées et légués au profit des générations futures. Nombreux de ces sites sont soit marins soit adjacents à l'océan, et à des cours d'eau.

La gestion efficiente du patrimoine culturel maritime de l'Afrique précisément celui du Congo peut créer d'importantes attractions touristiques et devrait être développée et administrée de manière à générer des recettes suffisantes[729]. En ce sens, avec une faune si variée de notre pays d'étude, le développement des infrastructures industrielles bordant la mer pour y installer ces différentes espèces animales, des représentations photographiques ou illustratives des coutumes, des légendes ancestrales et des récits historiques surnaturels tel que *« le mythe notoire de la sirène Mami Watta »* qui font partie intégrale des richesses et de la belle culture maritime congolaises, sera un apport d'envergure aux perceptions publiques à travers des activités distrayantes organisées et bien structurées autour d'elles (ces infrastructures) au profit des indigènes et allogènes. Cette initiative entrera aussi dans le cadre du développement des infrastructures pouvant permettre de revoir à la baisse le taux de chômage dans le pays par :

-L'identification des principaux projets pivots au niveau national et sous régional qui génèreront des retombées significatives et contribueront à la promotion de l'intégration économique (les parcs naturels, les visites guidées payantes, la location des bateaux de plaisance, réserves marines et terrestres protégées, etc.) ;
-La promotion du marketing touristique[730] ;
-La recherche et le développement des loisirs attractifs et captivants, la recherche des produits touristiques respectueux de l'environnement (coquillages rejetés par la mer, etc.).

Pour mener à bien toutes ces activités écotouristiques, les administrations congolaises concernées par la thématique devraient instituer des accords de collaboration entre elles, avec la société civile (ONG, associations ou fondations) et d'autres parties intéressées pour

[729] Redevance versée par les touristes pour des visites, escortes, etc.
[730] Faire de la publicité de la richesse de ces réserves protégées pour motiver les indigènes et allogènes à faire des visites guidées.

contribuer à la préservation et au maintien du patrimoine maritime national. Malheureusement, ce patrimoine culturel et naturel est en danger de destruction à cause des multiples menaces qui pèsent sur le patrimoine durant les conflits armés politiques et les destructions en tant que dommages collatéraux, les attaques délibérées (chasse et pêche non déclarées), la cupidité des trafiquants et collectionneurs sans scrupule et les actes de vandalisme des factions qui cherchent à effacer les réalisations de cultures passées par discrimination tribale, alors qu'il devrait être protégé et préservé tel que le stipule précisément l'article 5 alinéa 1 et 4 de la Convention de l'UNESCO du 21 novembre 1972 sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel *« … d'adopter une politique générale visant à assigner une fonction au patrimoine culturel et naturel dans la vie collective, et à intégrer la protection de ce patrimoine dans les programmes de planification générale … de prendre les mesures juridiques, scientifiques, techniques, administratives et financières adéquates pour l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la réanimation de ce patrimoine »* ; aussi l'article 27 alinéa 1 et 2 de la même Convention *« les États parties à la présente Convention s'efforcent par tous les moyens appropriés, notamment par des programmes d'éducation et d'information, de renforcer le respect et l'attachement de leurs peuples au patrimoine culturel et naturel défini aux articles 1 et 2 de la Convention. Ils s'engagent à informer largement le public des menaces qui pèsent sur ce patrimoine et des activités entreprises en application de la présente Convention ».*

Dans ce contexte, la conservation des zones relevant de la juridiction des Etats membres devrait inclure les écosystèmes les plus représentatifs et les plus spécifiques des zones, autrement dit les plus caractérisées par un degré élevé de diversité biologique (animaux mammifères, etc.). Pour cela, les Etats membres de la CEEAC devraient mettre en œuvre la Convention concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation illicites des biens culturels (1970), la Convention du patrimoine mondial (1972) et la Convention de la Haye pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé (1954) ; devraient aussi envisager à placer le tourisme comme un secteur prioritaire pour la croissance économique et élaborer un Code de conduite et d'éthique pour l'industrie régionale du tourisme, en promouvant spécialement le tourisme maritime afin de réglementer toutes ces éventuelles activités touristiques maritimes.

Conclusion du chapitre 5

En conclusion, ce chapitre nous a permis d'avoir une idée générale sur la culture maritime du peuple congolais et sur le niveau concurrentiel du port de Pointe-Noire face aux ports des pays voisins, en comparant les éléments prépondérants qui interviennent dans la compétition du fonctionnement portuaire et l'impact que cela a eu sur l'économie congolaise.

Les résultats peu satisfaisants, obtenus sur le PAPN suite à cette comparaison faite à l'échelle régionale, ont induit quatre solutions amélioratives de l'économie maritime du pays, en joignant l'étude d'un système maritime étranger de l'Afrique septentrionale, pris pour cas d'école à notre réflexion à l'endroit des autorités portuaires et politiques congolaises dans le but de décupler toute activité du commerce maritime international par une nouvelle technique d'approche économique *« considérer la stratégie portuaire comme la priorité de l'économie nationale »*. Pour cela, nous avons proposé faire recours à une exploitation et une production diversifiées des produits locaux et réhabiliter les services associés, au développement des infrastructures industrielles et manufacturières, à la mise en valeur du patrimoine naturel, et résoudre cette obstacle à l'ascension économique du pays qui est l'exploitation illégale des ressources naturelles.

Pour y parvenir, les décideurs politiques doivent au préalable réussir à avoir un autre regard de cette immense étendue d'eau qui représente une richesse naturelle inestimable en apprenant à être réactif ou sensible face aux atouts et faiblesses de la mer ; ensuite amener la population bénéficiaire à faire autant à travers des compagnes éducatives et de sensibilisation sur l'application des textes réglementaires et en veillant strictement à ce qu'ils soient appliqués ; et enfin faire montre de conscience et de volonté perpétuelle en s'appropriant les bonnes pratiques des ports étrangers afin d'apporter une dynamique améliorative au système portuaire du port autonome de Pointe-Noire.

Sur ce, les alternatives pour booster ou extraire l'économie maritime congolaise de cette hibernation consécutive à une mauvaise gouvernance étatique et compromettant la sécurité sociétale par la constatation régulière d'actes malveillants, sont ainsi analysées et exposées. A ce titre, plusieurs réflexions seront présentées dans le chapitre suivant, cette fois-ci comme suggestions corollaires à la protection de l'espace, de l'activité économique et de l'être humain dans le but de mieux garantir une sécurité et une sûreté absolues du transport des

marchandises ou des personnes par voie maritime, et de toutes autres actions[731] liées à la mer ou au littoral quelle qu'en soit la nature.

[731] Exemples extraction des hydrocarbures, exploitation halieutique, exploitation des ressources minérales, activités commerciale sur le littoral, etc.

Chapitre 6

CONTRIBURIONS AUX SOLUTIONS D'AMELIORATION DE LA SECURITE ET DE LA SURETE MARITIMES AU CONGO BRAZZAVILLE

Les facteurs de l'insécurité maritime sont de plus en plus remarquables au cœur des décisions des compagnies maritimes qui souhaitent opérer dans un port ou naviguer dans les eaux de l'Afrique centrale. Tout Etat face à la montée de ces facteurs, s'active et ambitionne de mener à bien les missions pour la protection de l'environnement marin et portuaire.

Avoir une approche panoramique de l'insécurité maritime à l'échelle nationale ne faisait pas ressortir aisément l'empreinte ou l'effet d'une analyse géographique. C'est pourquoi le but de notre analyse ne réside pas forcément dans l'objectif de mieux décortiquer les aspects qui illustrent l'insécurité des espaces maritimes et portuaires de l'État concerné, mais plutôt de s'intéresser aux conséquences et à l'appréhension de cette insécurité à double-titre pour l'État. Comment perçoit-il les aspects de la menace maritime dans son espace et sur quelle logique de priorité ? A partir d'une échelle ciblée, nous allons tenter de démonter l'impact de cette insécurité maritime, de faire une déduction appréciative ou de donner un avis spéculatoire/subtil sur la capacité de l'Etat à résister ou à réagir face aux atteintes de la sécurité et de la sûreté maritimes. Sans s'attarder sur la critique de cette capabilité étatique, nous allons *essayer de proposer des solutions* à l'endroit de de la survenance de la menace et du danger naturel (section 1).

En tentant de différentier la conception et la pratique des aspects liés à la sécurité et à la sûreté maritimes au PAPN évoquée au niveau de l'introduction générale, qui doivent être normalement pratiqués de façon complémentaire et sans confusion comme le mentionne l'OMI dans la définition des deux concepts, nous allons évaluer le niveau d'insécurité de chaque espace étudiés. Cette évaluation s'est faite sur la base des résultats obtenus de l'analyse des atteintes à la sécurité/sûreté maritimes au PAPN, des appréciations et critiques à l'endroit des réponses apportées par les Etats et des conséquences de l'insécurité sur le transport maritime (section 2).

Il est important de préciser que, nous ne cherchons pas à apporter une analyse certifiée ou avérée sur la manifestation de l'insécurité maritime/portuaire au Congo, mais plutôt de

susciter l'intérêt d'un regard géopolitique et géostratégique (analyse socio-politique et des conflits[732]) sur la conception et la pratique sécuritaire et ses conséquences. C'est pourquoi nous avons utilisé le terme *essai d'analyse – essai de solutions* dans l'annonce des objectifs de ce chapitre, car notre réflexion est le fruit d'une gestation intellectuelle encore en manque de maturité et d'expérience approfondie mais dont la hardiesse de l'initiative est la raison de notre détermination.

Section 1. Les réflexions pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes au Congo.

A titre de rappel, la stratégie nationale est la combinaison de différents moyens (financiers, matériels, humains, législatifs et réglementaires) et des pratiques sur un territoire régalien pour la réalisation des objectifs en vue de l'atteinte des résultats évolutifs d'une politique ou d'un programme.

Tel que nous n'avons cessé de l'exposer tout au long de notre étude, la stratégie nationale de sécurisation adoptée par le gouvernement congolais en s'inspirant des lois et règlements internationaux, tout en faisant recours à la signature de plusieurs accords régionaux, dans l'objectif de pouvoir garantir la sécurité/sûreté de ses actions et intérêts en mer s'est avérée moins efficace. Cela à partir de l'analyse comparative faite sur l'effectivité de la sécurité et de la sûreté au PAPN. Cependant, la difficulté se trouve dans l'implication intégrale et consciencieuse du gouvernement congolais et de ses instances départementales, à pratiquer le contenu de ces règles, une réalité déplorable constatée dans de nombreux pays africains.

A titre de rappel, étymologiquement le mot stratégie dérive du grec *stratos* qui veut dire « armée » et *agein* qui signifie « conduire », elle est définie comme « l'art militaire à préparer, diriger ou conduire l'ensemble des opérations d'une guerre ou d'une armée », » (COUTAU-BÉGARIE, 1999). Ce qui prouve la prédominance du champ militaire dans les origines de ce concept. Mais selon le dictionnaire français, 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, à la logique implicite ou explicite en vue d'atteindre un objectif précis et à long terme.

S'il faut se référer à la définition entière du mot stratégie, en liaison avec le niveau de sécurité/sûreté existant dans le PAPN, nous pouvons qualifier le système sécuritaire du port défaillant justifié par la mauvaise application de la stratégie nationale qui est quasiment

[732] Réponses des Etats face à l'insécurité maritime, instabilité politique et économique, incapacité de l'Etat à garantir la sécurité alimentaire des populations, coopération régionale, etc.

inexistante, déduit de l'analyse faite à partir des résultats obtenus des enquêtes et observations sur le terrain, ce qui renvoie à un environnement maritime/portuaire vulnérable aux menaces intentionnelles, aux attaques barbares et aux dangers naturels.

La défaillance de ce système sécuritaire se justifie par l'inadéquation aux technologies modernes du réseau de surveillance et d'information au PAPN due à la vétusté du matériel de communication qui est inévitable à rénover pour offrir une aisance/fluidité d'échanges d'informations (2). La formation graduelle du personnel portuaire autant de fois qu'elle sera nécessaire pour pouvoir utiliser ces technologies évolutives qui ne cessent d'être réactualisées et des agents destinés à la sûreté du domaine portuaire, est une question primordiale à revoir sérieusement au port sans omettre le renforcement de la force navale congolaise qui souffre d'effectif de marins qualifiés (1). Un autre souci qui mérite d'être traité est la réhabilitation de la sécurité de la navigation et du passage maritime pour garantir le balisage et la fiabilité du service vigie au PAPN qui est dans des conditions déplorables en termes d'espace et l'usage d'un matériel désuet (3). Enfin, le dernier secteur est celui de la protection de l'environnement marin et côtier/littoral qui regorgent de multiples activités formelles et informelles créant des confits d'usages entre acteurs et des pollutions sur les côtes et les espaces littoraux (4).

Il sied de souligner que, les difficultés des autorités politiques et portuaires congolaises à pourvoir sécuriser les actions et intérêts de l'Etat en mer ne se résument pas aux points précisément énumérés pour problématiser cette section, mais nous nous limiterons à ces quatre principales questions qui cadrent étroitement avec notre travail pour essayer de proposer des solutions allant dans ce sens.

1.1. Le renforcement de la formation des agents de sûreté portuaire et de la force navale.

L'application de la stratégie nationale, est une approche évolutive qui s'inscrit d'abord dans un cadre local, puis national avant d'envisager sa capacité d'intégrer les facteurs externes qui relèvent d'un cadre communautaire ou international, où l'État doit affirmer sa position comme le suggère (Frédéric CHARILLON, 2012)[733]. Bien qu'étant une entité individuelle, un Etat doit normalement dégager la capabilité de pouvoir s'exporter au-delà des frontières marquant son territoire souverain, en gardant une ouverture et une capacité d'intégration à un environnement régional et international, comme l'a fait la chine dans le cadre de son processus de modernisation lancé depuis 1978 qui concernait les secteurs de l'industrie,

[733] Thèse de doctorat de J.M. DUCKEL, sur les stratégies de lutte de la piraterie maritime : « Peut-il encore y avoir des stratégies nationales ? », Dakar, 14 novembre 2016, 347p.

l'agriculture, la technologie et la défense. La Chine avait l'ambition de forger sa puissance (économique et militaire) sur ses atouts dont le but était une puissance contemporaine. Elle a combiné deux mots clés : *réforme et ouverture*, ce qui paraissait indispensable pour acquérir les technologies et la culture du monde maritime moderne (Bernard PRÉZELIN, 2013).

En parlant de réforme et d'ouverture, pour maintenir cette réforme évolutive dans de nombreux secteurs maritimes, avec une priorité qui consiste au renforcement de la formation du personnel de sûreté, une collaboration avec les pays développés et un environnement propice à l'importation des technologies, des équipements, des connaissances et du savoir-faire sont indispensables. Car il faut reconnaître les limites de la force navale congolaise tant en effectif (tableau suivant n°18) qu'en capacité, la majorité du matériel est ancien et elle n'est limitée qu'aux approches portuaires faute de moyens et de compétence suffisante[734], alors que le déploiement des forces navales devrait normalement être concentré sur les espaces les plus vulnérables (exemple au niveau des frontières maritimes avec le Cameroun pour une meilleure surveillance et repousser les pirates en provenance du Cameroun depuis sa frontière avec le Nigéria). Cet emplacement stratégique permettra la mise en place des corridors de protection et d'un système de convoi pour prévenir les attaques et escorter avec succès les flux maritimes (KAMPALI, 2018)**[735].** Un autre souci dans la formation du personnel de sûreté, lors de notre stage à la capitainerie du PAPN en 2018, par nos questionnements, quelques agents de sûreté portuaire souhaitant garder leur anonymat, ont affirmé que lorsqu'il y a une opportunité de formation, elle ne concerne que les cadres. C'est la cause du manque de qualification de la majorité du personnel de sûreté.[736]

[734] Des faits constatés pendant nos enquêtes de terrain en 2018.

[735] Prise de note personnelle par enregistrement vocal portant sur les propos du Capitaine de la marine nationale appelé MALONGA KAMPALI, lors d'une interview de nos enquêtes de terrain dans les zones d'accès restreints du port en 2018.

[736] Enregistrement vocal portant sur les propos des agents pendant plusieurs inspections journalières sur les quais en compagnie du Chef de Division Accès Maritimes et d'autres agents de sûreté PAPN. Associées aux observations de la méthode de travail des agents de sécurité (Strataegis) postés à l'entrée des zones accès restreints, pendant la période de 2017 à 2019.

Tableau n°18. La marine nationale congolaise.

Organisation[737]	Equipement[738]
Elle dispose de 3 bases navales : une à Pointe-Noire, à Brazzaville et à Mossaka. Son effectif depuis 2011 est de 800 personnes, divisées entre marine côtière et marine fluviale.	Des navires provenant de chantiers navals militaires chinois : 4 patrouilleurs construits livrés entre 2009 et 2010. Déplacement : 203 tonnes. Dimensions : 46,8 m x 7,20 m x 1,96 m. Équipage : 26 marins. Armement : 1 canon de 30 mm, 2 x 2 mitrailleuses de 14,5 × 114 mm. Date de construction : P 201, 5 février 1979. P 202, 31 juillet 1968 P 203, 15 août 1960. P 204, 10 juin 1991. 4 vedettes type 305 livrés en 2009. Dimensions : 11,99 m x 3,20 x 0,65 m. Équipage : 4 marins. Armement : 3 mitrailleuses de 7,62 mm.

Réalisation de N. M. ISSANG, 2021.

Eu égard à tout ce qui est évoqué dans le paragraphe ci-dessus, précisément aux concepts réforme et ouverture vers les pays extérieurs, la stratégie nationale doit donc être compatible aux logiques communautaires et même internationales, convenues lors des réunions étatiques pour des échanges d'expériences et tisser des partenariats. En ce sens, selon Jolyon HOWORTH (2012)[739], la réussite d'une pensée nationale peut donc profiter à la région, le rayonnement de la pensée régionale peut donner une identité cadre à cette échelle et encore être plus grande voire internationale. Pour cela[740], la coopération du gouvernement congolais avec la communauté régionale et internationale[741] pour la sécurisation de son complexe portuaire et de son domaine maritime, à travers l'effort de formation approfondie des services qui interviennent dans ce secteur, doit être suivie d'une pratique consciencieuse et d'un emplacement stratégique de la force navale[742].

Toujours dans le contexte afférent à la formation des acteurs engagés dans le domaine maritime, la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer,

[737] Jean Labayle-Couhat, Flottes de combat 1986, Édition maritimes & d'outre-mer, 2 novembre 1985, 890 p. (ISBN 2-7373-2887-X), p. 208
[738] Bernard Prézelin, Les Flottes de combat 2012, Rennes, Éditions maritimes et d'outre-mer, 5 décembre 2012, 1475 p. (ISBN 978-2-7373-5021-4), p. 365
[739] Thèse de doctorat de J.M. DUCKEL, ibidem.
[740] Pour pouvoir s'inscrire dans l'espace d'influence c.-à-d. s'imposer ou dégager une identité maritime par sa manière sécuriser son territoire, ses actions et intérêts en mer, ces accords doivent être suivis d'une pratique.
[741] Les partenaires internationaux (pays développés), les organisations internationales pertinentes (programmes des Nations Unies, de l'U.E.)
[742] Car une expédition maritime, quelle que soit son importance, a toujours frappé les esprits par son caractère d'aventure, le péril de la mer n'a cessé d'inquiéter tous ceux qui de près ou de loin s'intéressent à la navigation. Proverbe anglais : « celui qui veut naviguer sans danger, qu'il n'aille jamais en pleine mer », repris par M. Philipe BOISSON, Politiques et droit de la sécurité maritime, Bureau Veritas, 1998, n°33, 25p.

de délivrance des brevets et de veille (en anglais Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers : STCW)[743], a mentionné plusieurs éléments stipulant qu'elle a pour objectif d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin en établissant des normes internationales de qualification des gens de mer. En effet, le pourcentage estimé d'événements de mer ayant pour origine une erreur humaine (fatigue physique, manque de formation, etc.) est de près de 80%. La Convention STCW, telle que complétée par le code STCW, a connu plusieurs séries d'amendements, parmi lesquelles les deux plus importantes en 1995 puis, dernièrement en 2010.

Les amendements de 1995 à la Convention ont pris pleinement en compte le phénomène d'internationalisation croissante des équipages. En établissant des normes communes et en instituant une procédure de reconnaissance internationale des brevets, la Convention STCW facilite la mobilité des officiers et des équipages entre des navires battant pavillon de différents pays. Le 25 juin 2010, les États parties réunis à Manille ont adopté de nouveaux amendements qui actualisent l'annexe et le code STCW. Les changements introduits sont majeurs et portent schématiquement sur trois sujets suivants : La réduction des facteurs de risques humains, la modernisation et l'adaptation de la réglementation aux nouvelles technologies, et le renforcement de l'efficacité de l'administration[744].

Réduction des facteurs de risques humains : Les problèmes de communication au sein de l'équipage étant souvent à l'origine d'événements de mer, une formation au management des équipes « pont » (Bridge Resource Management-BRM) et des équipes « machine » (Engine Resource Management-ERM) est instaurée pour assurer une communication effective. Des normes sur la consommation d'alcool[745] et les temps de repos sont définies. Des formations à la sûreté sont désormais obligatoires pour tous les marins.

Modernisation et adaptation de la formation en recourant aux nouvelles technologies : La possibilité de suivre des cours par correspondance[746] est introduite. Une formation minimale des marins affectés au service du pont utilisant des cartes marines électroniques (formation au système de visualisation des cartes électroniques et d'information[747], en anglais « Electronic Charts Display and Information Systems : ECDIS») est mise en place.

[743] Amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW), entrés en vigueur le 1er janvier 2012.

[744] Voir le chapitre premier du code STCW.

[745] Un taux d'alcoolémie maximal de 0,05% pour les gens de mer.

[746] Appelés e-learning qui veut simplement dire formation sur internet.

[747] En français appelé traceur, un système de visualisation de cartes et GPS combiné ou écran multifonction, est un outil relié à un système de positionnement par satellites qui permet de visualiser en temps réel la position d'un mobile sur les cartes électroniques. Cet instrument est principalement utilisé pour la navigation maritime.

Renforcer l'efficacité de l'administration par le contrôle des États sur la délivrance des titres[748] et la simplification des conditions de revalidation des titres[749] : En général, les brevets des marins ne sont valables que cinq ans, au terme de cette période, le détenteur d'un brevet doit prouver le maintien de ses compétences en ayant navigué au moins un an ferme sur cette période quinquennale. Cette condition est désormais assouplie en permettant la prise en compte d'une période de trois mois dans les six derniers mois précédant l'échéance du titre.

En tout état de cause, la Convention STCW a pour entre autres, principal objectif d'uniformiser à travers le monde les qualifications minimum exigées des personnels navigants (bénéficier tous de la même formation) et de soumettre les États parties au système de contrôle et de qualité exercé par l'OMI. Il s'agit de réduire les facteurs de risques humains dans les événements de mer (introduction d'un seuil d'alcoolémie, nouvelle formation relative à la sûreté, renforcement des formations existantes etc.). Actuellement 16,51% des déficiences constatées lors des inspections faites dans le cadre du contrôle par l'État du port résultent d'inobservations des dispositions de la Convention STCW. La mise en œuvre effective de la Convention STCW constitue donc un outil important de prévention contre les événements de mer et leur impact sur les hommes et le milieu marin.

En dehors de la formation des agents portuaires et des gens de mer à renforcer, envisager dans un proche avenir l'amélioration du réseau de surveillance et d'information tout en faisant recours à la technologie moderne relative au transport maritime, facilitera la communication entre les agents de ce service, garantira la sûreté du complexe portuaire et de ses abords, et rendra également le port plus compétitif, plus attractif aux investissements.

[748] Conditions à remplir : certificats de formations médicales, de radiocommunication, de base à la sécurité, de qualification avancée à la lutte contre l'incendie, de l'ECDIS, etc.
[749] Conditions à remplir : la navigation de la durée précisée (3 mois), détenir les mêmes certificats de formation, l'aptitude médicale valide.

1.2. L'amélioration des réseaux de surveillance, d'informations et de l'unité d'intervention.

La surveillance maritime est essentielle pour garantir l'utilisation sûre de la mer et la sécurisation du domaine maritime du Congo en synergie avec les Etats de la CEEAC, et pour détecter les menaces sur la sûreté de la navigation, la pollution marine, l'application de la loi et la sécurité globale[750]. Les activités de suivi sont en grande partie effectuées par les Etats membres sur leur territoire respectif mais les menaces auxquelles ils sont confrontés sont de nature transnationale. Dans la plupart des États membres, les activités de surveillance concernent la pêche et l'environnement (pollution pétrolière), le maintien de l'ordre sur les mers et dans les ports, la détection/les enquêtes en matière de contrebande de trafic illicite, la législation relative à l'exécution des droits de douanes et à l'immigration. Ces activités relèvent toutefois de différents services d'exécution des lois intervenant indépendamment les unes des autres. Cette gestion indépendante au PAPN impacte négativement la surveillance des navires et de la cargaison pendant l'escale, la commission FAL[751] préconise le changement systématique du dispositif sécuritaire pendant les escales des RO-RO, cela est aussi valable pour d'autres types de navire à cause de l'augmentation des cas de vols de marchandises et dans une large mesure avec le risque d'intrusion de clandestins à bord, justifiée par l'identification des personnes qui semble se faire par un contrôle insuffisant dans l'ensemble du port. *« Un fait vécu en compagnie du Chef de Division Accès Terrestres, assis tous les deux dans son bureau, nous avons assisté à une scène à travers la fenêtre, comment un individu soudoyait l'agent de sécurité pour entrer dans le port parce qu'il n'était pas muni d'un badge ni motivé par un mobile valable pour y accéder ».*



Image n°44. L'une des arrestations en 2017 d'un intrus dans le port, dans les ZAR proche du quai Mole pour de la manutention. A gauche l'agent de sécurité de la société Strataégis, à droite en bote l'intrus qui n'a aucun badge ni signé le registre pour signaler sa présence. Celui vêtu en orange est un manutentionnaire officiel.
Source : Cliché de N. M. ISSANG.

[750] Evènement de mer.
[751] La Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) du 9 avril 1965 ensuite entrée en vigueur le 5 mars 1967, a été adoptée par la Conférence internationale visant à faciliter les voyages et les transports maritimes en réduisant la paperasserie, en simplifiant les formalités, les documents requis et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires effectuant des voyages internationaux.

Ce sont les mêmes réalités au niveau des quais, quelques méthodes d'attendrissement des agents de sûreté suffisent pour avoir accès aux Zones Accès Restreints. Autrement dit, après le franchissement de la guérite, aucun véritable moyen d'identification et de surveillance des mouvements des personnes et des marchandises n'est disponible dans le domaine portuaire. Ce constat est plus ou moins généralisé dans les ports de la sous-région[752], et particulièrement pour ceux appartenant à notre zone d'étude comme l'ont confirmé nos observations de terrain. Plus encore, il est même difficile, voire impossible, d'identifier les tâches de l'équipage en matière de contrôle des opérations de chargement/déchargement de la cargaison et le personnel portuaire. On constate une véritable confusion entre l'équipage du navire et le personnel portuaire travaillant à proximité du navire à cause de l'absence d'uniformité des tenues de travail (comme l'illustre l'image de la montée conjointe dans le chapitre un) exigée par le règlement intérieur en conformité avec le code ISPS, ce qui justifie la présence et l'arrestation de plusieurs clandestins dans le port couramment vécues. Dans l'ensemble, aucune mesure spécifique proprement dite n'est donc mise en place pour réduire les cas de vol ou d'intrusion de clandestins à bord, alors que ce dispositif de la FAL consisterait à rendre plus rigoureux le contrôle et la surveillance du navire, de ses approches et de sa marchandise.

Toujours dans le cadre de vol, précisément le détournement des marchandises conteneurisées évoquées au chapitre un avec un cas pratique déroulé au PAPN mais sans détails sur la source de ce genre de délit, pendant nos observations de terrain nous avons constaté que cela s'effectue après la sortie des marchandises du port à cause de l'absence d'un système de surveillance adaptée sur le chemin de livraison du port jusqu'au destinataire, c'est particulièrement pendant cette longue phase transitoire (déchargement-stockage-livraison) que de nombreux cas de détournements, pillages et autres dommages sont constatés lors des contrôles par les services publics compétents. 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 un espace de stockage réservé d'où le cas d'explosion cité au chapitre un pour une mauvaise gestion ou une mauvaise organisation. Cela montre la non effectivité des conventions internationales concernées par les autorités publiques.

[752] Echanges avec Mr Maurice ONGOUYA, chef de la Division Accès terrestres du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) sur le contrôle d'accès dans le PAPN, l'explication du paiement des vignettes qui est une taxe portuaire liée à tout type de véhicule souhaitant entrer dans le port, les formalités à remplir pour obtenir un badge provisoire à l'entrée principale, en 2018.

De plus, dans le souci de toujours renforcer le réseau de surveillance conjugué aux unités d'interventions nationales au niveau des ZEE[753], une contribution au projet de sécurisation des actions et intérêts en mer des États de la CEEAC du Golfe de Guinée articulé autour du COPAX[754] et favorisant une synergie avec la CGG[755] et la CEDEAO, le Congo a mis à disposition quatre patrouilleurs[756] (équipage, 26 marins), quatre vedettes[757] (équipage, 4 marins plus 4 passagers). On constate que malgré un faible potentiel, la marine congolaise semble avoir quelques moyens pour intervenir en mer, des moyens matériels et un effectif à renforcer en vue de s'octroyer une unité mieux équipée et plus solide en nombre. Aussi, penser au détachement du COM[758] des services de la DOM[759] pour décentraliser les services et créer un centre opérationnel indépendant, installer des stations de veille sémaphoriques (signalisation) équipées de radars et de moyens de communication afin de surveiller la mer depuis les côtes avec un périmètre plus large, enfin envisager la création d'un Centre de Surveillance Côtière associé aux CNC[760] qui jouent le rôle de gardes côtes au Congo pour une surveillance le long des côtes à cause de plusieurs cas de viols, d'agression, de rackets, de noyades et quelques fois de crimes à l'encontre des populations côtières ou des personnes présentes sur les plages pour des raisons de loisirs ; la proposition précise de cette initiative contre toutes ces malveillances côtières entre dans le cadre de la lutte contre le brigandage. Sans omettre les risques du danger naturel tels que les vagues violentes, le recul spontané de la mer en absorbant un large périmètre de plages. « *Un fait qui s'est produit en 2017 à Pointe-Noire, durant lequel des individus installés sur la plage avaient été victimes de blessures et perte d'objets personnels, sans aucune assistance ou intervention publique justifiée par l'absence d'un service public compétent pour ce genre d'évènement* ».

Pour mener à bien ce projet de renforcement de surveillance, la CEEAC doit regrouper les ressources des Etats membres, des régions adjacentes et les capacités partagées de surveillance pour créer un avantage combiné et un réseau solide dans la région. L'usage de la technologie pour renforcer la surveillance, le suivi ainsi que la collecte, l'analyse, le traitement et la diffusion d'informations est essentiel pour l'utilisation optimale et sûre (en

[753] Zone économique exclusive.
[754] Conseil de paix et de sécurité de l'Afrique centrale.
[755] Commission du golfe de Guinée.
[756] Construit par Quionjan (Qingdao) livrés entre 2009 et 2010. Déplacement : 203 tonnes (247 pc). Dimensions : 46,8 m x 7,20 m x 1,96 m. Vitesse : 26 nœuds, Armement : 1 canon de 30 mm, 2 x 2 mitrailleuses de 14,5 × 114 mm. Voir Jean Labayle-Couhat, *Flottes de combat 1986*, Édition maritimes & d'outre-mer, 2 novembre 1986, 890 p. (ISBN 2-7373-2887-X), p. 208
[757] Type 305 PH chinoises livrés en 2009. Dimensions : 11,99 m x 3,20 x 0,65 m. Vitesse : 36 nœuds. Armement : 3 mitrailleuses de 7,62 mm. Voir Bernard Prézelin, *Les Flottes de combat 2012*, Rennes, Éditions maritimes et d'outre-mer, 5 décembre 2012, 1475 p. (ISBN 978-2-7373-5021-4), p. 365
[758] Centre opérationnel maritime
[759]Direction des Opérations Maritimes.
[760] Capitaines à la Navigation Côtière.

termes de sécurité et sûreté) de l'environnement maritime, et les Etats membres/régions devraient collaborer dans la mesure la plus étendue possible. Selon Pavelly MALONG'S *« ce secteur dans la sous-région est peu développé ou je dirais moins pris au sérieux alors qu'il devait l'être avec les actes de piraterie qui ne cessent de s'amplifier dans le golfe de Guinée, pour y remédier il faudrait envisager des initiatives comme » :* [761]

La réorganisation des efforts de coopération existants de lutte contre les actes illégaux à l'égard du personnel, des installations ou des équipements maritimes.

L'établissement et étendre les réseaux opérationnels des entités chargées de l'application des lois intervenant dans tous les ports maritimes des Etats membres. Il faudrait aussi que les membres de la Communauté établissent des unités spécialisées dans le contrôle portuaire ou les opérations frontalières mobiles dans les principales zones concernées.

Le renforcement de la coopération par des systèmes de patrouille, de surveillance et de collecte d'informations dans le pays pour le suivi et le contrôle de la livraison des marchandises conteneurisées.

Incitation des organisations de la société civile (ONG ou association apolitique sur la protection de l'environnement par exemple, etc.) à contribuer aux efforts précités.

Au lieu que les départements fluviaux du Congo (Pool et BZV qui ont accès au fleuve) s'adaptent au COM du seul département maritime (PN qui a accès à la mer), créer un COF (Centre Opérationnel Fluvial) à Brazzaville pour les deux départements fluviaux afin que les missions concernées soient décentralisées et non concentrées dans un seul centre qui est le COM, dans le but de spécifier chacune des missions de gestion des deux centres et pour une administration mieux organisée[762].

Selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC, bilan 2012), les criminels exploitent la faible application des lois en mer (sur les mesures de protection et de surveillance) pour procéder au trafic de divers produits dans toute la région : drogues (essentiellement cocaïne), armes et munitions (conventionnelle et non conventionnelle) personnes (destinées aux migrations clandestines, traite des blanches ou esclaves sexuels), médicaments contrefaits[763], déchets toxiques (y compris les déchets électroniques), pétrole et ressources naturelles (les bois durs et les diamants). Pour ce genre de trafic, en Afrique

[761] Notes personnelles pendant la réunion des agents de la Direction des Opérations Maritimes (DOM) du PAPN sur le renforcement de la sécurité et la sûreté dans le port, le contrôle des navires avant leur entrée sur le domaine maritime congolais. Etaient présents le Directeur de la DOM, le PFSO, le responsable du code ISPS, les agents de la Vigie et autres, en 2018.

[762] Constat personnel lors de nos trois ans (2017-2020) de stage d'imprégnation professionnelle au PAPN. Il n'existe qu'un seul Centre Opérationnel au Congo BZV pour le département maritime et les départements fluviaux, qui est le COM rattaché à la DOM.

[763] Produits détournés pour fabriquer des bombes.

Centrale, c'est plutôt la relation de proximité avec les foyers de conflits qui favorise ce trafic précis, par exemple le Cameroun qui est frontalier aux pays instables (Tchad, RCA), ou qui est limitrophe/jouxtant au 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. 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 Congo est le moins vulnérable que le Cameroun en matière de criminalité maritime. Malgré le désavantage du Congo assigné comme pays limitrophe d'un foyer instable (RCA), il est vrai qu'il existe de nombreux cas de piraterie et de brigandage (étudiés dans les chapitres précédents) dans le pays, mais le Congo ne s'est pas encore véritablement démarqué comme étant une grande victime des attaques en mer.

Compte tenu de la nature transnationale des trafics, l'UNODC, toujours dans l'objectif de mieux contrôler et s'informer sur les flux des navires en mer afin de réprimer ces crimes et coopérer dans l'arrestation des auteurs a proposé trois solutions :

Recevoir une aide extérieure pour une amélioration législative afin de rendre le système judicaire plus apte à juger les présumés pirate dans le respect des standards internationaux en matière d'Etat de droit et de droits de l'homme.
Renforcer en nombre, et les capacités d'intervention des forces de police et des garde-côtes.
Permettre et faciliter le transfert de condamnés pour pirate, de l'Etat qui les a jugés à l'Etat qui va assurer leur détention.[764]

Aussi, l'idée selon laquelle les Etats peuvent envisager à négocier et à conclure des protocoles d'accord et autres conventions, si nécessaire, avec d'autres Etats membres et organisations internationales des Nations Unies, imposant que tous les navires/vaisseaux transitant dans les eaux de la sous-région soient équipés de transpondeurs, aidera énormément à faciliter leur repérage/suivi et le maintien de l'ordre[765]. L'amélioration du réseau de surveillance ainsi étudiée, qu'en est-il de celle de la sécurité de la navigation ?

[764] Selon le programme de l'ONUDC *(Office des Nations-Unies contre la drogue et le crime)* sur la lutte contre la piraterie, Philippe C. et Jean-Paul P., la piraterie maritime, droit pratique et enjeux, Magnard-Vuibert, janvier 2014, 117 p.

[765] Note personnelle portant sur les propos de Mr Pavelly MALONG'S, un agent de la Marine Marchande et d'un marin étranger Van RYNOLDS, un entretien à bord d'un navire dans le PAPN, durant la montée conjointe de plusieurs services pour inspecter le navire après son accostage, en 2018.

1.3. Le renforcement de la sécurité de la navigation et des passages maritimes.

La Convention internationale des Nations Unies pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) impose à tous les pays côtiers de veiller à effectuer des enquêtes hydrographiques, de publier et actualiser leurs cartes et publications nautiques, et de fournir des services d'information sur la sécurité de la navigation[766]. L'hydrographie de l'Afrique précisément celle de notre pays d'étude est médiocrement documentée et entretenue en raison de la capacité limitée d'effectuer les enquêtes requises conformément aux spécifications de l'Organisation hydrographique internationale (OHI). Les approches non fiables ou dépassées des ports peuvent causer des accidents coûteux (pollution, risques à la navigation et autres) et/ou même la perte de vies. Les pays s'étant dotés d'une zone économique exclusive (ZEE) ont la responsabilité d'assurer la sécurité de passage de toute la navigation dans leurs eaux.

Malgré sa riche expérience capitalisée dans l'exploitation du milieu marin, la République du Congo ne dispose pas de SHN[767]. Cependant, les travaux d'hydrographie au Congo avaient démarré dans les années 1970 avec la coopération Française. Cette coopération avait abouti à la création d'un service hydrographique au Port maritime de Pointe-Noire et d'un autre au Port fluvial de Brazzaville.



Image n°45. Phénomène d'ensablement dans le port de Pointe-Noire, en face des quais de la zone Congo Terminal. Cliché de Nice M. ISSANG, en 2018.

Cette coopération avait favorisé la formation des techniciens Congolais du Port de Pointe-Noire et ceux des services communs des voies navigables de Brazzaville. Une initiative qui n'a pas été poursuivie en ce jour par le gouvernement pour offrir une formation continue et plus moderne aux services concernés.[768] Le Congo à l'instar de tous les autres pays de l'Afrique centrale a une capacité limitée d'établir la carte de ses eaux (ZEE) et de gérer les exigences relatives au respect de la sécurité de la navigation maritime.

[766] Voir le chapitre V – Sécurité de la navigation de la convention SOLAS : Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
[767] Service Hydrographique National.
[768] Note personnelle durant d'un Atelier sous régional OMAOC/CHATO sur le développement des Services hydrographiques Thème: Hydrographie en République du Congo: Etat des lieux et objectifs stratégiques Présenté par : René IBARA Chef de Division Hydrographie et Travaux Maritimes au PAPN Pointe Noire, Congo, du 18 au 19 novembre 2013, renouvelé en 2017 étant présente du 9 au 10 août 2017.

Des réalités insécuritaires tel que l'ensablement ou l'envasement étudié au chapitre un, qui est un phénomène d'abord naturel pour ces milieux d'interface (image ci-dessus n°41), mais c'est aussi un facteur qui peut avoir un impact sur d'autres conditions, par exemple il peut réduire la capacité d'accueil des navires (tirant d'eau), le PAPN qui, sans les travaux de dragage confirmé par plusieurs employés du port lors de notre stage, limite son accès aux navires dont le tirant d'eau ne doit pas dépasser 15 m, et l'absence du SHN empêche une connaissance riche des données dans ce secteur pour mieux assurer la sécurité nautique et les aides à la navigation.

A ce sujet, selon l'article 5 de la Convention SOLAS, et la règle 13 (Mise en place et fonctionnement des aides à la navigation) du Chapitre 221-V des recommandations et directives appropriées de l'AISM[769] et à la circulaire SN/Circ.107–Système de balisage maritime « chaque Gouvernement contractant[770] s'engage à fournir, dans la mesure où il le juge possible et nécessaire, soit individuellement soit en coopération avec d'autres Gouvernements contractants, toute aide à la navigation requise en fonction du volume du trafic et du degré de risque ». Le PAPN comprend deux balises comme illustrées sur les deux photographies, l'image à gauche est la passe d'accès dans le port. Indispensable à arpenter (entre les deux balises) pour éviter que le navire échoue son entrée comme sa sortie. L'image à droite illustre qu'à l'arrivée, le navire passe par la bouée d'atterrissage (bouée verte), accueilli par le pilote du port, ce dernier oriente le navire dans le chenal d'accès jusqu'à la passe d'entrée pour son accostage. A la sortie, le navire quitte la passe d'entrée pour le chenal d'accès jusqu'à la sortie définitive du port.



Image 46. Les deux balises du port de Pointe-Noire. Cliché de Nice Michée ISSANG, 2017.

[769] Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM).
[770] Aux Etats engagés dans le transport maritime.

Les navires doivent respecter cet intervalle parce qu'après la balise rouge du côté droit du chenal d'accès, se trouve un ensemble de sédiment important, à dominante sableuse. Selon les résultats de la dernière étude scientifique (ou analyse sédimentologique ?) réalisée en 2004 par le PPIP[771], une tendance à l'exhaussement des fonds de la baie de Pointe-Noire à l'Ouest du port et une certaine stabilité des petits fonds de la baie dans le nord du port. Une autre tendance à l'exhaussement des fonds dans le Nord-Est de la baie, avec des dépôts moyens annuels d'environ 100 000 m3 (augmente en moyenne de 3 cm/an), résultant probablement des dépôts de produits de dragage dans ce secteur[772]. Une accumulation importante de sable dans le piège à sable (accumulation moyenne/an voisine de 300 000 m3), avec débordement des sédiments dans le chenal d'accès lorsque le piège à sable est saturé. Une telle situation nécessite alors des opérations d'entretien (dragages) pour y maintenir la largeur et les profondeurs du chenal. Mais les aménagements réalisés (annexe 11. Page 420) récemment sur le piège à sable (prolongement de la digue et des quais) limitent la capacité de stockage du sable et augmentent les fréquences d'intervention pour vider le piège à sable[773] (figure n°10).



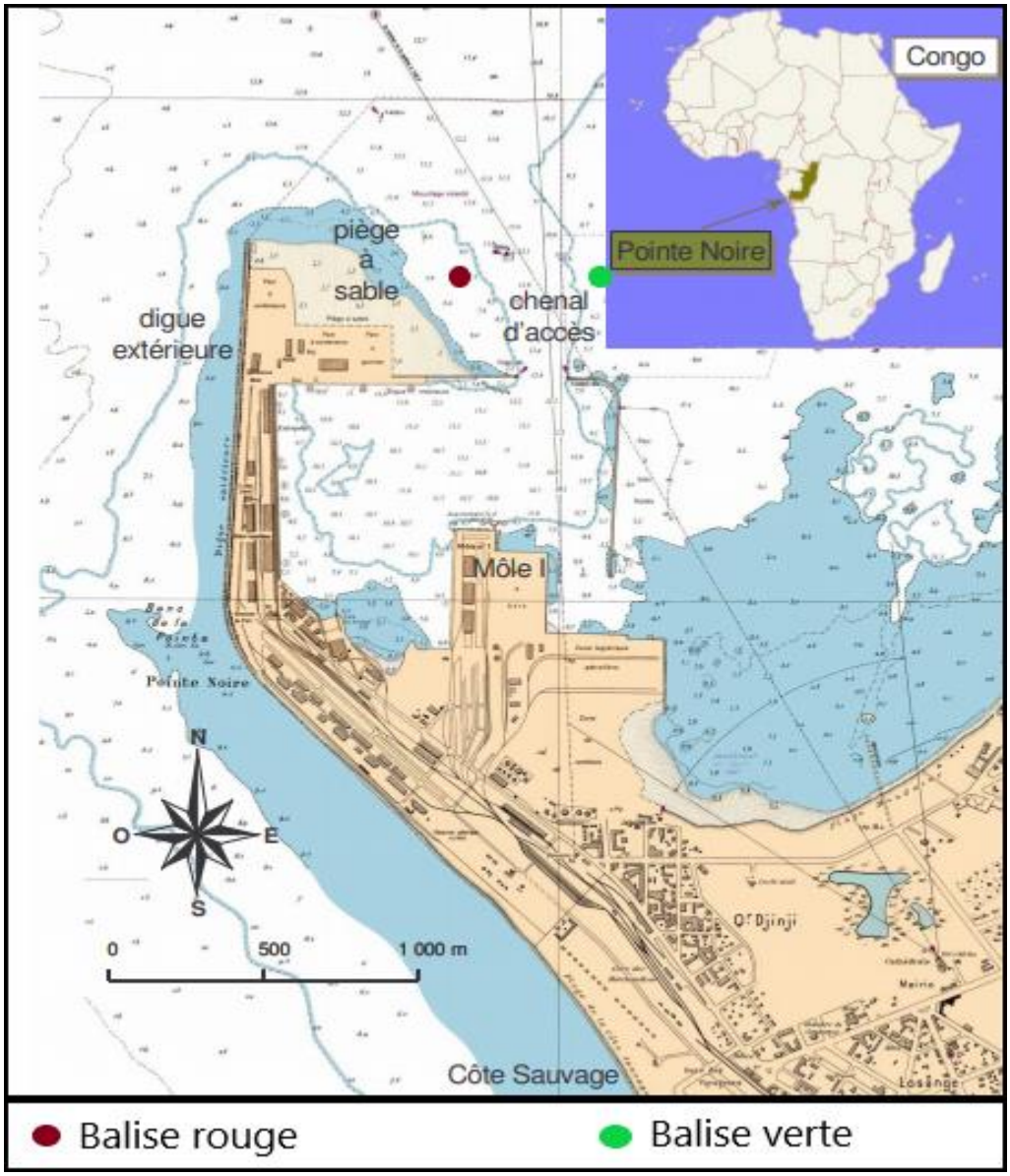
Image n°47. Entrée et sortie des navires (le navire est un porte conteneur) dans le port, sur le chenal d'accès. Cliché de Nice M. ISSANG, 2017.

Quant au balisage de nuit, il est assuré par un phare d'atterrissage d'une portée de 24 mille nautiques (c'est-à-dire la distance à laquelle on peut voir la lumière). Malgré la règle de l'AISM citée ci-dessus stipulant qu'un port fixe le nombre de balises selon ses besoins et le degré de risque, le fait de n'avoir que 2 balises et un phare reste insuffisant pour un port de telle envergure. A cela s'ajoute, un sérieux problème du phénomène d'ensablement qui mérite

[771] Programme Prioritaire d'Investissement au port
[772] Bilan d'étude de l'impact environnemental du Programme Prioritaire d'Investissement du port de Pointe-Noire : PPIPN (2016) 18p.
[773] PPIPN, op cit, (2016) 18p.

d'être pris au sérieux par les autorités pour garantir la sécurité nautique et du passage des navires dans le port.

Figure n°12. L'ensablement et l'envasement dans le port de Pointe-Noire : Piège à sable.
Source : Etude de faisabilité (2005) du programme prioritaire d'investissement au port.



Outre la sédimentation qui, dans les zones littorales, *« dépend du volume d'eau et de l'agitation, soit liée à l'action des houles, soit plus particulièrement à celle des courants de marée qui expulse des sédiments en dehors de la mer. La possibilité de constituer des dépôts importants dépend en grande partie de l'alimentation des eaux de matières en suspension (objets jetés en mer) »* (BALTZER et LAFOND, 1971. Claude MIGNIOT, 1983) ; il y a aussi l'âge des navires qui est un facteur compromettant en navigation et déterminant pour le risque

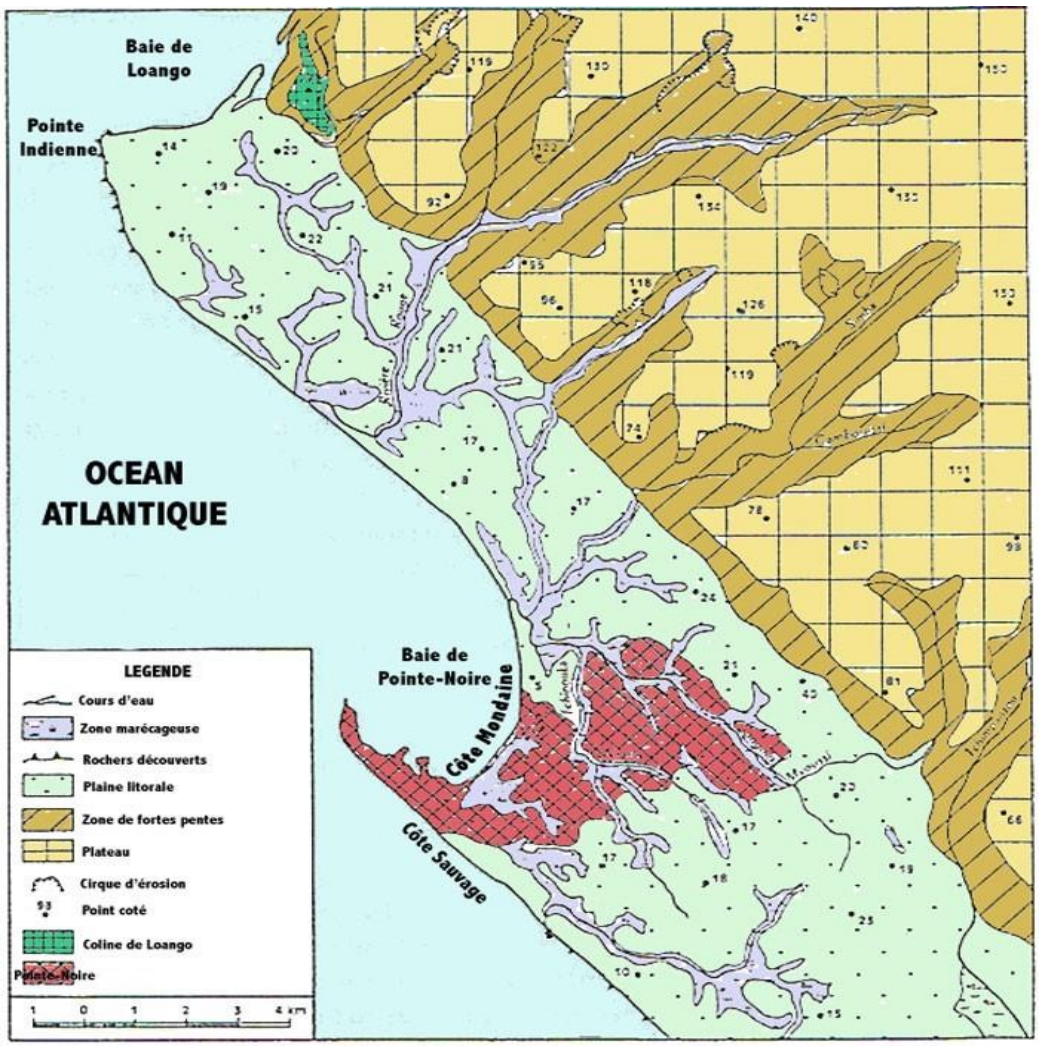
d'accident du navire, la majorité des navires qui accostent au PAPN sont dans l'intervalle de 15 à 20 ans, ou au-delà de 20 ans**.** Selon Louis LE PENSEC et Henri PINON (2007) : *« l'âge tend à réduire à la fois sa fiabilité opérationnelle, par un accroissement du risque d'accident ou de défaillance, et son adéquation aux utilisations souhaitées, en raison d'une éventuelle obsolescence technique ou économique »*. En cas d'intempérie ou d'un incident inopiné, la défectuosité du système fonctionnel du navire pour résister au problème en mer ou dans un port, peut être fatal pour son équipage et sa cargaison.

Et enfin la climatologie, une autre entrave à la sécurité de la navigation. En Afrique centrale, 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[774], les vents soufflent et varient selon les saisons classiques locales. 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[775]. Les petites 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 jusqu'au Sud-Ouest du Congo[776]. Aussi, qu'elles (tempêtes) soient générées par la faible mousson locale ou par les orages, 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 (Afrique centrale). Un déficit pluviométrique important est aussi constaté au Congo par l'affirmation d'un réchauffement climatique (Nicholson, 2001)[777] sur l'ensemble du pays au Nord avec un climat tropical humide, jusqu'au littoral un climat subéquatorial sur la base de données du Centre de Recherche sur les Tropiques Humides (CRTH) de l'Université Marien Ngouabi (UMNG) issue de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), rendues fiables par des techniques de contrôle qualité et d'homogénéité conjuguées/comparées aux résultats de

[774] C'est-à-dire les mouvements de la mer sont presque identiques sur les côtes.
[775] Selon le changement de température de la journée.
[776] GIEC, 2007. Bilan 2007 des changements climatiques. Contribution des groupes de travail I, II, III au quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat [équipe de rédaction principale, Pachauri, R.K. et Reiseinger, A., Genève, Suisse. Voir aussi Projet ibidem.
[777] Nicholson SE., 2001. Climatic and environmental change in Africa during the last two centuries. In: desanker P. (ed.) Africa and global climate change. CR Special 8. Clim. Res., 17, pp 123-144.

LARAQUE et al. (2001)[778], une baisse de débit qui va de 1980 à nos jours (MOUELHI, 2003; MOUELHI, et al. 2006)[779] (carte suivante n°24).

Carte n°24. Les caractéristiques de la baie de Pointe-Noire dans le département du Kouilou (point côté = altitude ou niveau de la mer).



Source. Carte : Atlas Congo, 2012.

Au regard de ces quelques précisions conjuguées à celles des précédents chapitres, il semble évident de reconnaître l'absence de grandes disparités/agitations susceptibles d'augmenter le risque de tempête en mer et de courant marin violent malgré les changements de saisons ; le Congo, avec ses conditions océaniques et sa variabilité climatique modérée, font du PAPN un port facile d'accès, mais cela n'empêche l'amélioration de la sécurité de la navigation car

[778] Laraque A., Mahé G., Orange D., Marieu B., 2001. Spatiotemporal variations in hydrological regimes within Central Africa during the XXth century, J. Hydrol. 245: 104–117.

[779] Mouelhi, S. 2003. Vers une chaîne cohérente de modèles pluie-débit conceptuels globaux au pas de temps pluriannuel, mensuel et journalier. Thèse de doctorat, France 323p.
Mouelhi S., C. Michel et Andreassian, V., 2006a. Linking stream flow to rainfall at the annual time step : the Manabe bucket model reviseted. Journal of hydrology, 328p, pp 283-296, doi: 1016/J. 2005.12.022.

toutes ces observations induisent à penser que l'installation ou la réhabilitation du SHN au Congo est un projet prioritaire à envisager par les autorités pour un contrôle optimal des sites portuaires et une sécurité nautique plus rassurée. La documentation des modifications[780] et le lancement de signaux d'avis aux navigateurs sont des services essentiels que chaque pays mitoyen d'océans/de mers, de lacs et de cours d'eau doit fournir à tous les utilisateurs. Le Congo et les autres Etats membres qui n'ont pas encore pris cette initiative, peuvent projeter adhérer à l'OHI de manière à faire progresser la sécurité maritime ou celle de la navigation, l'efficacité, la protection et l'utilisation durable de l'environnement marin et prévoir le respect des conditions requises par cette organisation. Cette action pourrait amener à une collaboration avec les pays dotés d'un système développé en gestion hydrographique, qui permettra aux pays moins avancés dans ce domaine tel que le Congo, de bénéficier d'un changement évolutif en recevant des aides sur l'établissement des cartographies marines, des axes de communications fiables, sur la création d'éventuels nouveaux passages maritimes et la réactualisation nécessaire de toutes ces publications pour régresser le nombre d'accidents ou risques à la navigation.

Dans l'amélioration de la sécurisation maritime, plusieurs aspects sont pris en compte pour suivre les directives stratégiques et mener à bien la gestion du territoire et ses activités. Le territoire terrestre, marin, côtier ou le littoral est regorgé de plusieurs activités pratiquées par des acteurs passifs (la population côtière ou secteur informel) et actifs (décideurs, personnes morales ou secteur formel). Dans leur usage quotidien, des conflits d'usage, de la désorientation des peuples, des risques d'insécurité nés des querelles ou provenant des personnes malveillantes ne manquent toujours pas comme nous n'avons cessé de le répéter depuis le début de notre travail, et nul n'a également le libre arbitre de conduire son activité à sa guise sur l'aire concernée car il y'a des règles établies par les autorités à respecter quelle que soit la nature de l'activité. En raison de ces diverses réalités, nous avons jugé nécessaire de les mettre en lumière avant de proposer des solutions pour y remédier. C'est ainsi que nous aborderons deux sujets prépondérants, en premier lieu analyser synthétiquement les différends qui existent entre les usagers des espaces côtiers ou du littoral en essayant de suggérer des solutions, en second lieu analyser les défis à relever sur la gestion améliorée de l'environnement marin.

[780] Du plancher océanique ou fonds marins, des cours d'eau, des approches et des systèmes de navigation.

1.4. Le renforcement de la protection de l'environnement marin et côtier.

A titre de rappel, selon Arnold WOLFERS (1962) le verbe sécuriser est défini comme suit : « 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 ». Ainsi, dans le cadre de cette étude, la sécurisation renvoie donc au besoin d'assurer l'absence de la menace provenant de l'être humain et la réduction du danger émanant d'un phénomène naturel (risque naturel) ou d'une action involontaire. Cette notion de sécurisation considère donc le rapport espace – acteur[781] – activité[782]. On peut dès lors 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 et de répercussions (des activités et des menaces/dangers) pour envisager la sécurisation.

Ainsi, l'objectif de sécuriser l'activité et l'espace, représente les intérêts de l'Etat dans trois secteurs, à savoir la protection des ressources naturelles, de l'environnement marin et des eaux territoriales. Les ressources naturelles au sens large du terme, représentent un défi majeur par leurs potentialités tant convoitées et leur exploitation. Il est évident que le golfe de Guinée précisément l'Afrique centrale, la zone où se situe notre pays d'étude, est une aire stratégique en ressources biologiques, minérales et en hydrocarbures, sans compter le potentiel de développement conjugué au système de transport maritime pour les États riverains ayant conscience que près de 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, halieutique) ou ne peuvent que transiter par elle en provenance du continent (bois, fer, etc.).

Pour ces raisons précises sus expliquées, cette aire c'est-à-dire la mer, est victime de diverses pressions qui menacent son équilibre. Comme partout ailleurs, la zone côtière de l'Afrique centrale est sollicitée pour différents usages[783] peu soucieux du respect des conditions écologiques. En dehors de la pression anthropique exercée sur le littoral de la sous-région, le milieu maritime subit des pollutions liées à l'activité offshore, au transport maritime, à l'abandon des plates-formes pétrolières en mer, des déchets plastiques, des pollutions urbaines et agricoles. Cela dit, l'environnement marin et côtier est et sera toujours un sujet

[781] Il existe des acteurs passifs (la population côtière) autrement appelés secteur informel, ce sont des acteurs qui ne paient pas des taxes, mais versent généralement une insignifiante contribution journalière ou mensuelle à l'administration locale du marché, par contre d'autres non (exemples vendeurs ambulants). Et les acteurs actifs (personnes morales, etc.) ou secteur formel, contrairement aux acteurs passifs paient des impôts au Ministère des finances. Résolution de la 15ème Conférence internationale du travail, (BIT, 1993), op cit.

[782] Le concept activité renvoie au caractère de l'intervention humaine, la faculté active ou la vivacité dans l'agissement.

[783] Selon Jean-Pierre CORLAY (2001) « l'usage s'observe concrètement par un mode d'occupation[783] 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 est donc la manifestation d'une pratique quelconque sur une aire donnée ou d'une utilisation spatiale et d'en observer les règles. Dans cette acceptation, un usage de l'espace littoral, maritime et côtier peut se composer d'une ou de plusieurs activités, soit de la production économique, soit de productions de toutes autres natures (loisir, protection environnementale, tourisme, zone d'exercices militaires, etc.), de GUYADER, 2012.

d'actualité aux potentialités méritoires et encore inépuisables qui nécessitent d'être pansées/protégées.

Le but de cette analyse sur ces conflits d'usage[784] est de montrer à quelle ampleur l'environnement côtier est exposé à toute sorte de pollution, et de montrer la destruction du littoral par des érosions et l'accumulation des sédiments, consécutives à toutes ces activités sur le littoral/les côtes sans contrôle[785] ni suivi[786] du gouvernement congolais, ainsi que l'insécurité des acteurs à cause d'une ambiance tendue entre eux. L'intérêt de cette étude est de prendre connaissance et d'exposer toutes ces réalités lamentables qui font partie intégrante de l'absence des autorités locales sur la question de sécurité du milieu marin et côtier.

1.4. 1. Analyse et solutions des conflits d'usages entre acteurs sur les espaces côtiers/littoraux.

La présence de multiples activités (carte n°25) sur les espaces littoraux de Pointe-Noire lève le voile de tout doute sur la possibilité de conflits entre les acteurs. Énumérer chaque conflit serait une liste trop longue, nous allons plutôt en décliner les principales catégories écrites par Daniel SUMAN (2001) portant sur les conflits d'usages en mer côtière, notamment : une concurrence pour l'espace et/ou la ressource, des divergences de valeurs et de perception portant sur l'environnement, une différence dans l'utilisation de l'espace et l'interprétation des faits. En dehors des références bibliographiques mentionnées, les informations sur les tendances des conflits d'usages ont été recueillies lors de nos enquêtes et visites sur le terrain (voir annexe 12. Page 421) le tableau sur les usages et activités pratiqués sur la zone).[787]

Les conflits les plus récurrents sur le littoral de Pointe-Noire sont surtout liés à la concurrence pour l'espace et/ou la ressource, aux divergences de valeurs et de perception portant sur l'environnement. Les acteurs expriment clairement leur mécontentement par divers moyens (ignorer volontairement les règles établies par les autorités, disputes et dialogue rompu entre les acteurs, etc.). La tendance des conflits en rapport avec la concurrence de l'espace et/ou la ressource se constate dans les activités qui concernent l'exploitation des ressources vivantes

[784] Selon André TORRE et Armelle CARON, 2005 : La notion conflit d'usage, encore appelée conflit d'acteurs apparaît comme une « concurrence entre des usages incompatibles de l'espace » à laquelle nous ajoutons la manifestation d'opposition entre acteurs dénonçant l'incompatibilité entre certaines pratiques, une forme d'appropriation de sous-ensembles spatiaux ou de discréditer leurs rivaux. En d'autres termes, les conflits d'usages sont des rivalités entre acteurs ou la mise aux prises de ces derniers, chacun doté de ses propres objectifs qui se retrouvent en situation d'interdépendance soit en concurrence pour l'utilisation, soit pour l'appropriation, l'exploitation d'une même ressource environnementale. Conjugués aux risques naturels tels que les évènements de mer ou l'érosion côtière (recul de la côte qui entraîne la perte graduelle des matériaux et l'abaissement des plages ou l'occupation des sols), ce sont tous des éléments troublants de la paix sociale maritime.

[785] Faire observer/appliquer les lois en vigueur pour le respect d'occupation des lieux avant l'autorisation de mettre en place une activité quelconque sur l'espace.

[786] Se rassurer sur le respect des droits d'occupation ou vérifier/contrôler les occupant sur le respect des lois émises.

[787] Notes personnelles et enregistrements vocaux pendant nos visites et enquêtes sur le terrain, notamment les plages ou espaces littoraux du département du Kouilou et celui de Pointe-Noire, pendant la période 2018 et 2019.

(pêche maritime artisanale) et minérales (extraction de sables), mais également sur le développement portuaire (exemples entre acteurs privés qui cherchent à investir dans le port ou aux alentours du complexe portuaire, entre acteurs passifs et actifs à cause de la réduction des espaces littoraux pour le développement portuaire au détriment des acteurs passifs) et les commerces à titre personnel (querelles entre commerçants de vente de denrées alimentaires ou commerçants ambulants).

Planche n°6. Activités commerciales et pêche artisanale sur le littoral de Pointe-Noire, dans le Kouilou.



Image 48 : pollution des côtes de Pointe-Noire.
Source : cliché de Nice. M. ISSANG, en 2017.



Image 49 : pollution par la pêche artisanale.
Source : cliché de Lys MAKIMA (2019), du site Bâ Bantu.



Image 50 : pollution côtière par l'accumulation des déchets sur la plage de Pointe-Noire (côte sauvage).
Source : cliché de Nice M. ISSANG (2018).



Image 51: La pêche artisanale dans le département du Kouilou.
Source : cliché de Sommer et SUBLET (ONU-Habitat, 2012).

On constate également que l'activité de la pêche maritime artisanale et industrielle occasionne des conflits ouverts entre les différentes communautés de pêcheurs sur les zones de pêche. C'est aussi le cas avec le développement portuaire et ses activités associées (transport maritime), avec les zones de délimitation de pêche et de navigation créant un espace limité

pour la pêche, ou encore des restrictions que les pêcheurs ne respectent pas. Quant à l'activité d'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 qui les empêchent à extraire la ressource minérale.

Planche n°7. Extraction illicite de sable au Congo.



Image 52, source : cliché de la revue Les échos du Congo en 2020.



Image 53, source : cliché de Brice Parfait en 2018.

Les décideurs politiques ne prennent la pleine mesure du danger. Il semble pourtant urgent d'agir pour protéger le sable. Sans quoi nos balades au bord des eaux intérieures pourraient n'être bientôt qu'un lointain souvenir. Malgré le nombre insuffisant d'études sur la question, il est clair que l'existence d'une exploitation excessive de cette ressource fait sans doute l'objet d'un véritable flou juridique sur la question des sites d'extraction autorisés ou illicites[788]. Ces extractions intensives de sables et cailloux menées par des particuliers aggravent le phénomène d'érosion côtière et d'inondation conjuguée aux pluies abondantes diluviennes qui occasionnent des dégâts catastrophiques dans la capitale comme l'illustre cette planche photographique.

[788] Article publié par Germaine MAPANGA le 8 septembre 2020, la revue Les Echos du Congo-Brazzaville.
Site : https://lesechos-congobrazza.com

Planche n°8 : Images 54 et 55, **c**onséquences d'extractions intensives de sable dans les quartiers périphériques au Sud du pays. Source : clichés de Nice M. ISSANG pris pendant le journal officiel télévisé, en 2020. (Lire les témoignages écrits sur les images).





En revanche, les conflits liés aux divergences de valeurs et de perception[789] portant sur l'environnement se rapportent surtout aux activités qui permettent d'identifier les sources de pollution des eaux Congolaises (développement portuaire et ses activités associées, industrialisation du littoral). Les sources de pollution des eaux émanant du développement portuaire et de l'industrialisation du littoral sont perçues différemment par les pêcheurs qui accusent ces installations comme une des grandes sources de pollution ou de perte de la ressource halieutique et pour les sabliers comme une grande réduction ou disparition du littoral pour leur extraction de sable. Tous ces conflits sont également à *l'origine du brigandage et des violences* causant l'insécurité des populations côtières, dans la mesure où chacun est à la recherche de sa survie et de celle de sa famille, qui pour y arriver font recours aux moyens qui semblent justes pour eux, jalousie, querelles, violence, voire agression

De ce fait, pour la régulation de tous ces conflits d'usage, le gouvernement congolais pourrait faire recours à la répartition spatiale des zones pour chaque usage sur les espaces littoraux et veiller à l'ensemble de ces activités dans chaque zone (pour évincer toute éventuelle agression). Aussi, il faudrait la confection du plan d'aménagement des eaux (établir un ordre à suivre sur ces zones exploitables, exemple ne pas jeter des détritus sur les plages et au niveau des côtes), placer des acteurs gestionnaires pour le suivi et prévoir des sanctions pénales en cas d'entrave aux règles (exemple paiement d'une contravention ou amende).

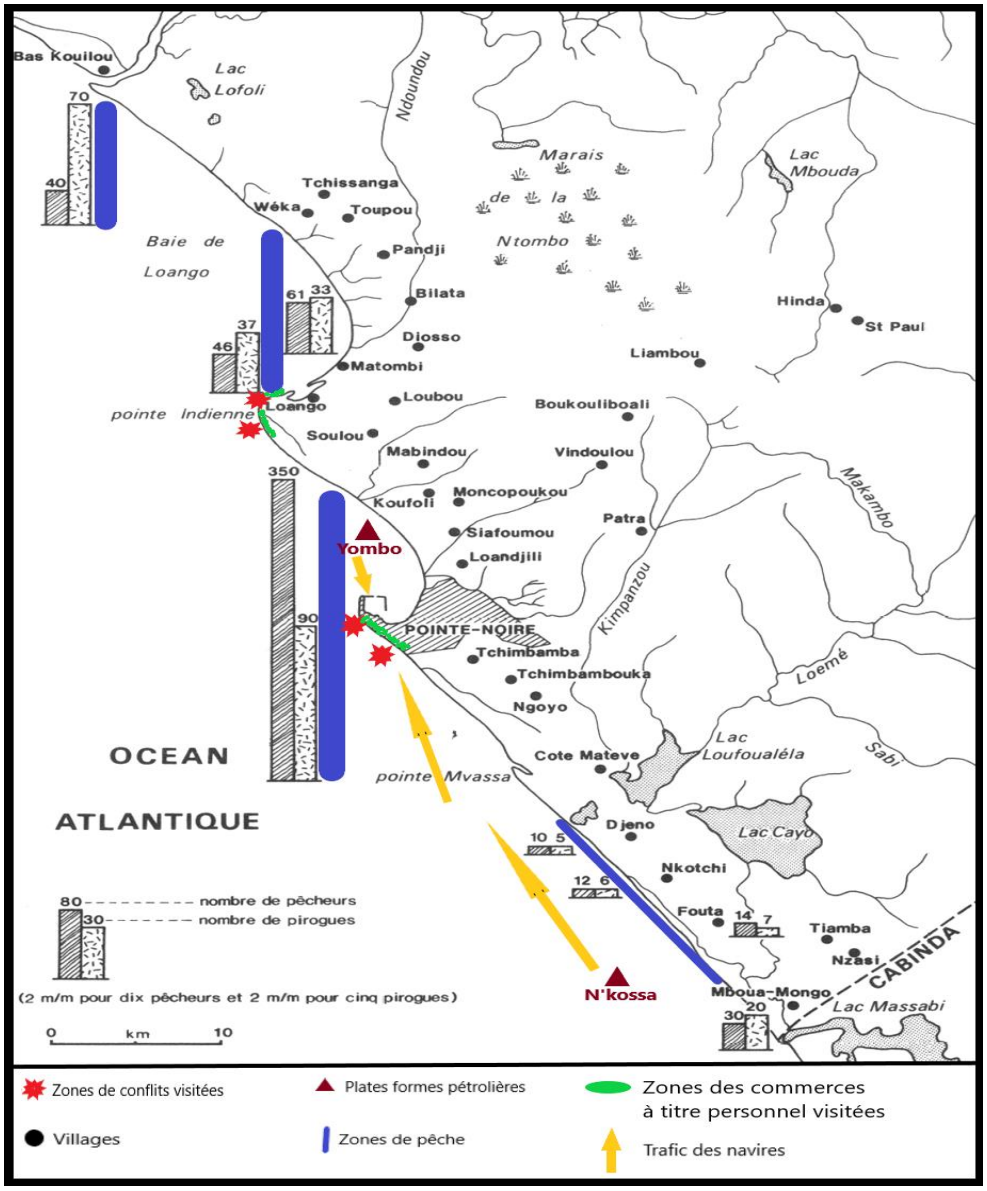
[789] Valeur = disparition du patrimoine naturel ou ressources halieutique à cause des terre-pleins sur la mer ou infrastructures. Perception = diminution de leur gain à cause de la réduction de leur zone de pêche ou d'extraction de ressource minérale due aux développements portuaire et industriel.

Pour terminer, il ne fait pas l'ombre d'un doute que, le littoral du département de Pointe-Noire (carte n°25) semble moyennement conflictuel. La politique de gestion existante pour ces espaces est dérisoire et violée par les exploitants à cause d'absence de mécanisme de contrôle de la part des décideurs. A présent, qu'est-ce qu'il adviendrait si l'on proposait des réflexions prospectives visant à améliorer la politique de gestion environnementale marine?

Tableau n°19. Répartition de la pêche maritime au Congo.
Réalisation de Nice M. ISSANG. Source : FAO, statistiques des pêches, 2018.

<table>
<tr><th colspan="3">Pêche artisanale</th><th>Pêche industrielle</th></tr>
<tr><th>Villages</th><th>Pêcheurs</th><th>Pirogues</th><th>Lieu de débarquement (Kouilou)</th></tr>
<tr><td colspan="3">Au nord de Pointe-Noire</td><td>A Pointe-Noire</td></tr>
<tr><td>Bas-Kouilou</td><td>40</td><td>70</td><td>A Matombi</td></tr>
<tr><td>Bois des Singes</td><td>4</td><td>3</td><td>A Tchissanga</td></tr>
<tr><td>Matombi</td><td>61</td><td>33</td><td>Nombres de navires (110)</td></tr>
<tr><td>Tchilassi</td><td>46</td><td>37</td><td>90 chalutiers</td></tr>
<tr><td colspan="3">Au Sud de Pointe-Noire</td><td>13 sardiniers</td></tr>
<tr><td>Nzassi</td><td>16</td><td>8</td><td>1 palangrier</td></tr>
<tr><td>Fouta</td><td>14</td><td>7</td><td>6 navires transporteurs</td></tr>
<tr><td>Nkotchi</td><td>12</td><td>6</td><td rowspan="5">Pratique et système de pêche :
La pêche industrielle est pratiquée sur les fonds de 10 à 600m par des navires battant pavillon congolais. La pêche artisanale est pratiquée de 0 à 50m de profondeur, à proximité de la côte à une distance de 6 mille marin au large.</td></tr>
<tr><td>Djenno</td><td>10</td><td>5</td></tr>
<tr><td>Mboa-Mongo</td><td>84</td><td>24</td></tr>
<tr><td colspan="3">A Pointe-Noire</td></tr>
<tr><td>Plage Mondaine</td><td>350</td><td>90</td></tr>
<tr><td colspan="4">Total de pêche artisanale 13.018 tonnes contre la pêche industrielle 31.915 t en 2016.</td></tr>
</table>

Carte n°25. Implantation des pêcheurs, des commerçants et des conflits dans le département du Kouilou, au Sud du pays (zones visitées : pointe indienne et côte sauvage/côte de Pointe-Noire).



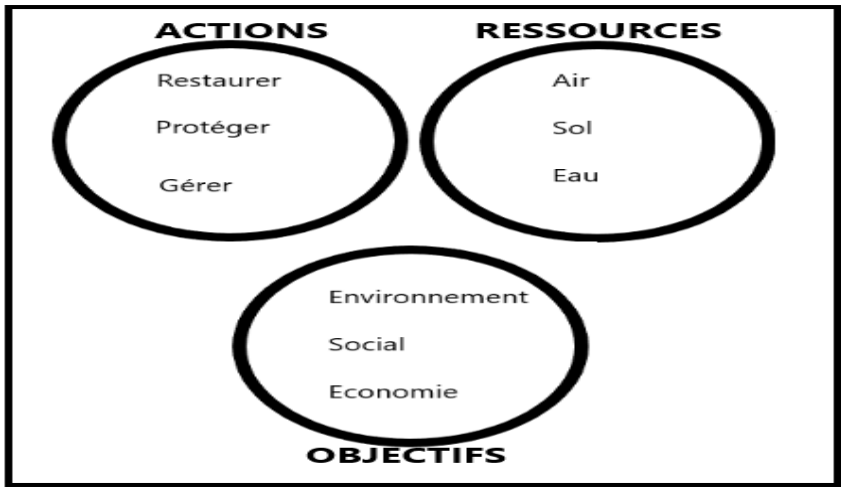
Source : C. H. Justin, pêche maritime artisanale et industrielle au Congo, Persée (2018), 201p. Carte de P. VENNETIER 1968, modifiée par Nice Michée ISSANG en 2021.

1.4. 2.Les défis sur la gestion de l'environnement marin et de la ressource.

L'exploitation pétrolière est l'une des causes principales de pollution et d'accident en milieu marin. Pour réaliser un déplacement fiable par voie maritime et s'assurer de la qualité des produits halieutiques pour les ménages, il est nécessaire de mobiliser les moyens appropriés

permettant de garantir un environnement dépourvu de toute sorte de pollution. Pour mieux orienter notre réflexion sur la question de gestion de l'environnement marin qui est un sujet très vaste, deux éléments sont prônés dans cette étude : Les espèces détruites par la pollution des hydrocarbures et les catastrophes naturelles. La figure suivante illustre amplement la démarche usuelle des particuliers ou/et des services concernés dans l'exploitation du patrimoine maritime et la gestion de manière plus large de l'environnement.

Figure n°13. Les enjeux de la sécurité de l'environnement.



Source : conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.

La sécurité et la garantie alimentaires du pays sont essentiellement fondées sur les ressources naturelles extraites du domaine maritime et des sols. La richesse de sa biodiversité s'amenuise progressivement du fait de la surexploitation et de la pollution (planche suivante n°10), il s'ensuit une destruction des écosystèmes et l'épuisement des ressources alimentaires. De ce fait, selon le Sommet mondial pour le développement durable de Johannesburg (2002), les Aires Marines/Terrestres Protégées sont primordiales pour la conservation de la biodiversité marine et la reconstitution des stocks halieutiques. Par de nombreux engagements internationaux, régionaux et nationaux, les pays de l'Afrique centrale s'intègrent dans cette dynamique juridique et spatiale par la ratification de certaines conventions et protocoles, la création des espaces maritimes protégés et des parcs nationaux.

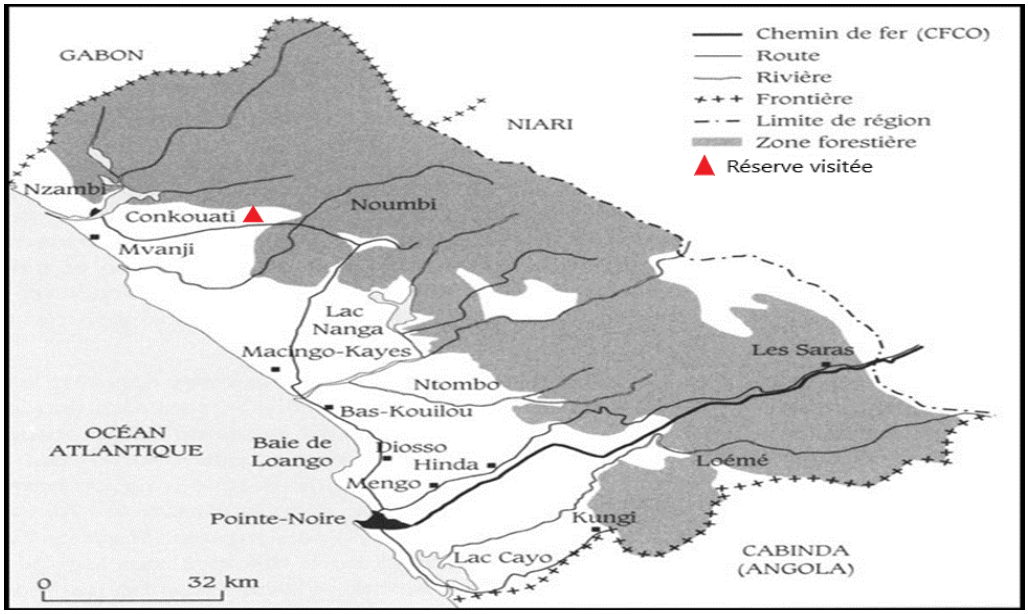
Dans cette optique, les États d'Afrique Centrale s'étaient engagés[790] à développer une politique de gestion rationnelle sur les ressources biologiques et la biodiversité, protéger leur territoire en parcs nationaux/aires marines et littorales protégées, cela à travers l'effectivité des mesures de protection de ces dernières[791]. En effet, le Congo compte sept aires protégées : le parc national d'Odzala-Kokoua, le parc national de Conkouati Douli, le parc national de Nouabalé-Ndoki, la réserve de la Léfini - Lésio Louna, la réserve de Lésio Louna Sud Léfini, la réserve de la Nyanga et du Montfouati, enfin la réserve communautaire du lac Télé[792] (voir les détails de ces aires protégées en annexe 13. Page 421). Cependant, il faut avouer que malgré l'existence de toutes ces structures et la volonté d'instaurer une politique nationale de gestion des aires protégées par les Etats, le Congo et les autres Etats membres n'échappent pas au problème récurrent des financements. De nombreuses aires protégées n'existent en réalité que de nom ou superficiellement. Une bonne partie de ces espaces n'ont pas un statut de protection fiable, une triste réalité que nous avons constatée pendant la visite de certains parcs nationaux notamment dans le Sud du pays. L'absence d'action globale s'explique par l'insuffisance des fonds alloués pour les politiques nationales de gestion et cela induit à une exposition aux atteintes à la protection de l'environnement.

[790] Afin de faire face aux risques de dégradation des écosystèmes marins et côtiers, de surexploitation des ressources naturelles et de perte de biodiversité, et pour renforcer les collaborations entre les pays de la façade atlantique de l'Afrique, 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 Occidentale, Centrale et Australe ou Convention d'Abidjan, a été adoptée en 1981.

[791] L'article 11 de la Convention d'Abidjan prévoit la mise en place « d'aires spécialement protégées » dans le but de favoriser la conservation de la biodiversité et des services environnementaux marins et côtiers. Cette dénomination correspond au terme générique aujourd'hui employé « d'aires marines protégées – AMP ». Cet objectif correspond aux agendas globaux, notamment celui de la *Convention sur la Diversité Biologique – CDB*, qui engage les pays signataires à la mise en place de réseaux d'AMP représentatifs, cohérents et fonctionnels abritant au moins 10% de la superficie des différents écosystèmes marins et côtiers, pour favoriser la conservation de la biodiversité et la reconstitution des stocks halieutiques

[792] https://www.petitfute.com/p114-congo-brazzaville/guide-touristique/c13995-survol-du-congo.html

Carte n°26. La réserve visitée en 2017 (Conkouati Douli) dans le département du Kouilou.



Source : Groupe Banque Mondiale, Mai 2015. Carte de VENNETIER, 1968 ; (Carte ING-CERGEC 1 : 1 000 000, 1989.

Planche n°9. Réserve nationale de Conkouati Douli, clichés de Nice M. ISSANG 2017, pris pendant une visite guidée sur une pirogue.



Image 56 : parc visité dans le Sud du pays.



Image 57 : parc visité dans le Sud du pays.



Image 58 : villageois habitants proche de la réserve.



Image 59 : parc visité dans le Sud du pays.

En dehors de la protection des aires protégées, l'océan Atlantique est une immense source d'hydrocarbures mais le potentiel de pollution et les catastrophes découlant des déversements de pétrole y représentent une menace permanente. De plus, les régions côtières de la CEEAC jouent un rôle majeur dans le développement socio-économique de l'Afrique centrale grâce à leur collaboration et communication par voie maritime. Sur une échelle régionale[793], le problème de la pollution en Afrique centrale est aggravé par la perte de ressources halieutiques, l'exposition à toutes sortes de maladies éventuelles causées par le déchargement délibéré de déchets provenant des ports et de multiples activités (loisir, tourisme, commerce, etc.) sur les espaces côtiers/littoraux. Les navires profitent de la faiblesse des capacités de suivi et d'application des instruments juridiques pour déverser des déchets toxiques et dangereux dont l'activité est devenue extrêmement lucrative pour les syndicats du crime organisé[794]. La pollution industrielle et le déchargement de déchets domestiques non-traités (exemple sac ou emballage plastique, etc.) sont aussi des polluants majeurs de zones étendues de la côte atlantique de l'Afrique centrale (CAAC), notamment dans les lagunes et les zones proches des rivages. Une autre cause de pollution découle du dégazage des tankers (déballastage ou nettoyage des citernes[795] de navire) croisant dans les eaux de l'Afrique centrale.

Planche n°10. Plusieurs types de pollutions sur les eaux marines congolaises.



Image 60 : Pollution des hydrocarbures sur les plages de Pointe-Noire. Cliché du Journal d'actualités Congo-Brazzaville, le LION DE MAKANDA (LDM), en 2012.



Image 61 : Pollution des hydrocarbures sur la côte sauvage de Pointe-Noire rejetés par la mer. Cliché de Nice M. ISSANG, en 2017.

[793] Une comparaison régionale parce que les cas de pollution sont assimilés dans les différents pays.
[794] Bilan sur la sûreté et la gestion des eaux maritimes de la CEEAC et de la CEDAO (2014), 22p.
[795] Réservoir destiné à la collecte d'eaux de pluie de grande contenance dans les navires, utilisée en cas d'incendie.



Image 62 : Changement de la couleur d'eau et noirceur des plantes par la pollution d'exploitation pétrolière. Cliché d'Herman DZON en 2017 (un manutentionnaire), pris derrière les magasins du quai Mole.



Image 63 : Autres types de pollution dans le port, déchets au niveau du quai de pêche. Cliché de Nice M. ISSANG en 2017.

Dans la mesure où l'action de l'homme est la cause majeure de la dégradation de l'environnement et de l'épuisement des ressources, cela signifie que la crise de l'environnement de la CEEAC peut être inversée, c'est-à-dire avec cette même volonté, envisager à prendre des mesures pour mettre fin à cette volonté de polluer délibérément la mer. Une approche stratégique et des réponses systématiques sont donc nécessaires d'urgence pour gérer plus efficacement les menaces pesant sur l'environnement marin. A ce titre, plusieurs alternatives peuvent être prises pour la lutte contre la pollution :

-La mise en œuvre consciencieuse de la Convention d'Abidjan de 1981, entrée en vigueur en 1984, comme « la Convention pour la coopération pour la protection, la gestion et le développement de l'environnement marin de la côte atlantique de l'Afrique de l'ouest, du Centre et du Sud »[796].

-La mise en œuvre de stations de réception et de traitement réguliers des déchets dans les ports.

-La mise en place des mesures pour réduire et contrôler la pollution causée par des émissions/déchargements accidentels de navires et d'aéronefs, et garantir l'application

[796] 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 est née de la nécessité d'adopter 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. La date de la signature de la convention est le 23 mars 1981 et celle de sa mise en vigueur est 1984.

effective des normes internationalement reconnues relatives au contrôle de ce type de pollution[797].

-Le contrôle des pollutions causées par les émissions industrielles/agricoles (exemples usage des engrais chimiques ou minéraux) et domestiques (exemple plastiques) dans les cours d'eau, les estuaires, les établissements côtiers[798] et les émissaires d'évacuation[799], les déversements côtiers[800] ; ou encore émanant de toutes autres sources dans le pays[801].

-L'interdiction dans la région de la CEEAC, de l'importation, de l'exportation, ou de la circulation, de l'accumulation ou du déversement de déchets dangereux transfrontaliers[802], notamment des matériaux radioactifs, des déchets chimiques et biologiques ou des substances entrant dans la définition de « déchets dangereux » tels que définis à l'Article 2 de la Convention de Bamako de 1991[803] ou à l'Article 1 de la Convention de Bâle, dans les eaux territoriales, les océans, le sol et l'air des Etats[804] (figure précédente n°13).

-L'établissement d'une réglementation et d'une responsabilité rigoureuse concernant la gestion des déchets chimiques et dangereux en vue de leur traitement adéquat et évacuation sécurisée dans le pays.

-La veillance des politiques, des programmes, des projets ou encore des activités susceptibles d'affecter les ressources naturelles, les écosystèmes et l'environnement en général puisse faire l'objet d'une évaluation adéquate de leur impact au préalable et que soit effectué un audit régulier de l'environnement[805].

-L'établissement d'un réseau de coopératives basé sur des stations d'observation côtières et des techniques de télédétection pour fournir des données sur les tendances de la pollution de l'environnement marin et des plages.

-L'initiation des projets de développement soutenus au plan national, régional ou international, sans danger pour l'environnement et faire preuve de pratiques sûres de gestion de l'environnement comme les projets appuyés par le Programme des Nations Unies pour le

[797] Enregistrement vocal pendant un entretien passé en 2019 avec Mr BIVOI, l'un des agents du Département Qualité Hygiène Sécurité Environnement sur les textes congolais érigés contre la pollution des eaux marines congolaises.

[798] Des constructions le long des côtes.

[799] L'endroit ou chemin par lequel le cours d'eau passe pour se déverser dans l'étendue d'eau (étang, lac, mer…). Ce chemin est appelé exutoire.

[800] Tuyaux installés pour rediriger ou canaliser les eaux usées vers un endroit précis et décharges d'ordure ou déchets d'ordre général.

[801] Notes personnelles portant sur les propos de Mr Jean-Félix (PNUD – Brazzaville), Conseiller au programme et expert en environnement, pendant un entretien en octobre 2018, sur les questions de la protection de l'environnement au Congo.

[802] Des déchets dans la mer qui quittent d'un pays à un autre à cause des vents et vagues violents.

[803] La convention de Bamako adoptée en 1991 et mise en vigueur en 1998, 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.

[804] La Convention de Bâle, officiellement Convention de Bâle (Suisse) sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination est un traité international qui a été conçu afin de réduire la circulation des déchets dangereux entre les pays. Il s'agissait plus particulièrement d'éviter le transfert de déchets dangereux des pays développés vers les Pays en développement (PED). La convention a aussi pour but de minimiser la quantité et la toxicité des déchets produits, et d'aider les PED à gérer de façon raisonnable les déchets, nocifs ou pas, qu'ils produisent.
La Convention a été ouverte à la signature le 22 mars 1989 et est entrée en vigueur le 5 mai 1992.

[805] Audit avant et après leur mise en place par les experts de l'environnement.

développement (PNUD), la Banque mondiale, et l'Organisation maritime internationale (OMI), exemple les projets de protection et de gestion durable des ressources naturelles[806].

-La promotion de la coopération dans des activités avec la CEEAC, l'OMAOC la CGG et toute autre organisation intéressée, directement et à travers leurs sièges pour la diffusion d'informations sur la circulation transfrontalière des déchets chimiques, dangereux et autres, en particulier les *e-déchets*[807], dans le cadre d'une gestion écologique[808] et de prévention du trafic illégal[809].

-L'établissement d'un plan de zonage et programmer des séances d'assainissement des eaux usées (programme périodique d'assainissement des eaux par zone).

-Le lancement d'appel d'offre afin de réaliser une étude qui a pour objectif de renforcer la lutte contre la pollution marine au Congo et développer des outils d'aide à la prise de décision dans ce sens comme l'a fait le Maroc (voir détails, annexe 14. Page 423).

Au-delà des pollutions marines, les catastrophes naturelles comme les inondations, les pluies diluviennes et les tempêtes causent des dommages immenses, des destructions et la perte de vies. La République du Congo est sous équipée pour répondre à de telles catastrophes ou en atténuer les impacts, alors que le pays est régulièrement assujetti à ce genre de désastres plus particulièrement en période pluvieuse. Pour illustration, il s'est plusieurs fois produit sur notre chemin en partance pour le port, où les accès sont rendus impossibles par des énormes inondations dus aux pluies diluviennes.

[806] Exemples construire des canalisations pour éviter divers inondation lors des pluies diluviennes, assainir les eaux intérieures ou nettoyer les côtes, etc.

[807] Déchets issus des équipements fonctionnant grâce au courant électrique.

[808] Pollution atmosphérique exemples ondes, destructions liées au passage des fibres optiques sous-marine en perturbant l'écosystème marin.

[809] Bombes, terrorisme, sabotage des équipements sous-marins.

Planche n°11. Inondation des quartiers de Pointe-Noire causée par les pluies diluviennes.



Image 64 : Inondation devant le tribunal de grande instance de Pointe-Noire. Cliché pris pendant le journal officiel télévisé,



Image 65 : Inondation proche du grand marché de Pointe-Noire. Cliché de N. M. ISSANG, en 2017.

Par rapport à la gravité de la situation des programmes devraient être élaborés pour répondre à de telles réalités désastreuses. En voici quelques un pour y remédier[810] : La facilitation de la mise en œuvre du cadre de la CEEAC face à la menace posée par les catastrophes et autres calamités naturelles, il s'agit des objectifs[811] globaux et rôle de la CEEAC dans l'élaboration des politiques environnementales[812] adoptées par les chefs d'Etat de la CEEAC lors de la 13ème conférence en octobre 2007.

Le renforcement des capacités aux niveaux national et régional d'une réponse préalable aux catastrophes plus vigoureuse à travers l'organisation régulière de formations, de simulations et d'exercices de simulacre[813] de catastrophe.

L'adhésion par l'Etat congolais aux instruments juridiques des Nations Unies, de l'Union Africaine et de la CEEAC afin de réglementer l'occurrence de catastrophes[814] et de protéger les vies humaines contre les calamités naturelles soudaines et imprévues.

L'adoption d'une approche globale qui tient compte des changements climatiques dans le politique de gestion des espaces côtiers et marins (en d'autres termes prévention en amont d'un changement climatique).

[810] Notes personnelles, Entretien (PNUD – Brazzaville), ibidem.

[811] Déployer les moyens financiers matériels et humains pour lutter contre les catastrophes naturelles, prévoir ou organiser des formations pour savoir comment réagir face à ce genre de phénomène.

[812] Portées sur Valorisation de la biodiversité et Economie de l'Environnement • Economie Forestière et Gestion Durable des Forêts • Ecosystèmes Marins et Ressources Halieutiques • Gestion des Risques et des catastrophes naturelles. Voir : Atelier régional Brazzaville, République du Congo 28 au 30 septembre 2016 sur les Politiques environnementales en Afrique centrale dirigé par Dr. Bertrand Doukpolo, Expert principal à la Commission d'éducation, CEMAC.

[813] Images ou vidéos des catastrophes identiques passées pour avoir une idée de comment s'y prendre au cas où ces drames récidivent.

[814] A travers des coopérations dans le domaine des renseignements généraux, une dotation de chartes d'assistance mutuelle en tant qu'Etat membre, de subventions, d'assistance et voire échanges de compétences.

L'établissement et le suivi des systèmes technologiques ou informatiques d'avertissement et de protection contre les effets du changement climatique sur les environnements côtiers et marins. Dans ce contexte, le Gouvernement congolais ou les membres de la Communauté CEEAC devraient élargir la coopération aux pays industrialisés avancés afin de bénéficier de leurs systèmes d'alerte et de réponse rapides[815].

La mise en place d'un programme national de lutte contre les inondations surtout pendant les pluies diluviennes abondantes créée par l'extraction excessive et illégale des sables et veiller à ce qu'il soit respecté.

L'analyse et les solutions suggérées pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes au Congo ainsi énumérées et étudiées dans les chapitres précédents, ont été rendues possibles grâce au diagramme sur les différentes étapes de l'analyse (présenté dans l'introduction générale) que nous avons conçu afin de structurer la réflexion de notre travail présentement développé. Le choix de ce diagramme ne s'est pas fait de manière virtuelle, mais plutôt en fonction des réalités, des faits découverts/observés sur le terrain d'étude (cf. introduction générale). C'est à travers ces faits vécus que nous avons réussi à mettre en place ces différentes étapes d'analyse pour mieux appréhender les atteintes à la sécurité et à la sûreté maritimes au PAPN, ainsi que leurs conséquences qui entravent au cadre juridique établi et perturbent le transport maritime du pays. Cette étude analytique a permis d'apporter des contributions qui vont concourir à l'avenir à une dynamique sécuritaire évolutive. A présent, nous allons présenter les résultats de cette analyse effectuée (de manière quantitative et qualitative) depuis le début de notre travail sur le PAPN et ses abords, en procédant à une évaluation/estimation concluante du niveau d'insécurité de chaque espace du port. Puis insérer un tableau récapitulatif des solutions étudiées.

Section 2 : L'évaluation du niveau d'insécurité de chaque espace du port de Pointe-Noire.

Etablir les différentes étapes d'analyse à l'image de celle illustrée dans l'introduction générale, capable de rendre compte à l'échelle locale et/ou nationale du niveau de l'insécurité maritime a nécessité beaucoup d'investissements en temps et en énergie.

Les résultats obtenus de cette analyse sur l'insécurité des installations portuaires, nous mène à une réflexion qui vise à estimer/évaluer le niveau d'insécurité de chaque espace, par une

[815] Par l'importation de leur technologie, connaissance et savoir-faire, et aussi de leur intervention grâce à leur présence militaire partout dans la sous-région (RCA, Gabon, Cameroun, etc.).

méthode d'évaluation particulière, en précisant les différents indicateurs étudiés tout au long de notre travail. Cette évaluation se fera aussi de façon qualitative (appréciation ou photographie) pour certains indicateurs, et quantitative (chiffre) pour d'autres. La méthode d'évaluation s'effectuera par une hiérarchisation illustrée sous forme de tableau au travers des couleurs à trois niveaux notamment : Le **VERT** représente le **niveau un** qui signifie **faible,** le **JAUNE** correspond au niveau deux qui signifie **moyen,** le **ROUGE** représente le **niveau trois** équivaut à une insécurité **élevée**, et enfin *l'absence des données* représentée par le **point d'interrogation (?)**.

En d'autres termes, la couleur rouge signifie une insécurité importante c'est-à-dire l'espace est exposé à une menace éventuelle ou un danger naturel, la couleur jaune désigne une insécurité moins importante de l'espace et en partie maîtrisée par les services concernés, et enfin la couleur verte spécifie une insécurité très faible ou presque inexistante de l'espace considéré. Cette méthode d'évaluation à trois niveaux de couleur nous a été inspirée par P. POTTIER et C. CHADENAS qui illustre une méthodologie d'évaluation des indicateurs et des variables au travers d'un système de codage couleur[816].

Dans ce travail, il est pertinent de préciser que certaines variables ont été analysées sur la base de chiffres réels, tandis que d'autres l'ont été sur la base des informations peu fiables ou/et insuffisantes obtenues au cours de certains entretiens, raison pour laquelle toutes les variables ne feront pas l'objet d'évaluation (à trois niveaux de couleur), faute d'information à cause des difficultés (expliquées dans l'introduction générale) rencontrées lors de nos enquêtes de terrain. Cette absence de données ou d'information sur les variables non évaluées sera illustrée dans le tableau avec le point d'interrogation tel qu'énoncé ci-dessus. De plus, le niveau d'insécurité des variables analysées sur la base des données réelles et fiables sera estimé en fonction de la disponibilité des résultats d'analyse obtenus.

Mais avant de procéder à l'évaluation du niveau d'insécurité des espaces portuaire et maritime, il est judicieux et capital de rappeler les composantes[817] qui ont été retenues pour analyse depuis le début de notre travail, en mettant en évidence la différence entre les indicateurs de la sécurité maritime et les indicateurs de la sûreté maritime étudiés au port de Pointe-Noire. Une manière d'apporter un éclaircissement sur la distinction des deux concepts clés de notre étude, qui est l'un des objectifs de cette section. A titre de rappel, la sécurité

[816] Patrick POTTIER, Céline CHADENAS 2009, Agnès POUILLAUDE et Jean-François STRUILLOU, Évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux. Approche et méthode, DREAL des Pays de la Loire, pp 50-52, 87-88.
[817] Composantes = indicateurs et variables analysés depuis le début de ce travail.

maritime est la lutte contre toute action accidentelle ou danger naturel. Cependant la sûreté maritime est la lutte contre toute menace ou action intentionnelle.

Tableau n°20. Indicateurs et variables de la sécurité portuaire et maritime.

Domaines	Indicateurs	Variables
PORTUAIRE	Risque de Pollution	Pollution pétrolière Pollution tous azimuts
	Risque des accidents de navires	Age des navires
	Sécurité du site portuaire	Envasement, ensablement Capacité d'accueil des navires
	Les aides à la navigation	Service de la vigie Balisage Moyens de détection et de communication.
MARITIME	Sécurité nautique	Changement climatique
	Conflits d'usage sur les côtes	Activités commerciales Pêche artisanale
	Conservation de la biodiversité	Réserves/aires protégées Patrimoine culturel et naturel
	Pollution en mer	Impact des activités pétrolières Carcasses de navire/pirogue abandonnées

Source : conception et réalisation : Nice. M. ISSANG. 2021.

Tableau n°21. Indicateurs et variables de la sûreté portuaire et maritime.

Domaines	Indicateurs	Variables
PORTUAIRE	Sûreté du domaine portuaire	Les principaux accès Contrôle des personnes dans le port
	Sûreté des usagers et du personnel portuaire	A bord des navires Sur la terre ferme
	Sûreté du navire pendant l'escale	Montée conjointe[818] (image en annexe 15. Page 424)
	Sûreté des marchandises conteneurisées ou non	A bord des navires Sur la terre ferme
MARITIME	Force navale	Intervention de la marine Surveillance aux abords portuaires
	Délimitation des frontières maritimes	Tracé des zones maritimes Conflits sur le contrôle d'un territoire
	Criminalité en mer	Piraterie Trafics tous azimuts
	Braconnage ou Présence non déclarée en mer	Pêche maritime illégale

Source : conception et réalisation : Nice M. ISSANG. 2021.

[818] Présente pendant plusieurs montées conjointes pour l'inspection des navires après accostage en compagnie de la Marine Marchande, la Police Port, les agents de la sûreté PAPN, la douane etc. Pour vérifier le certificat de sûreté du navire (niveau 1 ou 2 ou 3), les pièces d'identité des marins à bord, etc.

Tableau n°22. Aperçu des niveaux d'insécurité au Port de Pointe-Noire.

	Domaines	Indicateurs	Niveaux d'Insécurité
SECURITE	**PORTUAIRE**	Risque de Pollution (RP)	
		Risque des accidents de navires (RAN)	**???**
		Sécurité du site portuaire (SSP)	
		Les aides à la navigation (AN)	
	MARITIME	Sécurité nautique (SN)	
		Conflits d'usage sur les côtes (CUC)	
		Conservation de la biodiversité (CB)	
		Pollution en mer territoriale et sur les côtes (PMC)	
SURETE	**PORTUAIRE**	Sûreté du domaine portuaire (SDP)	
		Sûreté des usagers/personnel portuaire (SP)	
		Sûreté du navire pendant l'escale (SNP)	**???**
		Sûreté des marchandises conteneurisées ou non (SM)	
	MARITIME	Force navale (FN)	
		Délimitation des frontières maritimes (DFM)	
		Criminalité en mer (CM)	
		Braconnage ou Présence non déclarée en mer (PND)	

Source : conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.

Discussion du tableau. A partir des résultats obtenus globalement de notre analyse, nous avons pu montrer que la sécurité et la sûreté ne présentent pas de similitude dans les espaces portuaire et maritime. Par l'interprétation de ce tableau n°22, il est explicitement constaté une forme hiérarchique de la conception et de l'effectivité de l'insécurité des espaces portuaire et maritime au Congo. Le niveau insécuritaire de chaque indicateur évalué dans le pays n'est pas pareil, certains milieux sont plus affectés que d'autres.

Pour la sécurité portuaire, on constate l'indicateur RP plus saillant que les trois autres. L'espace portuaire du Congo souffre énormément de la pollution pétrolière à cause de l'extraction et l'exploitation élevées des hydrocarbures dans le pays visible par la coloration de la mer illustrée par les images de la planche n°10 (chapitre 6) et aussi par l'odeur nauséabonde dans l'air ; et moins pollué de sédimentation qui se manifeste par le rejet des détritus des usines installées dans le port, du quai de pêche (planche n°10 et chapitre 1), des magasins et stockages de marchandises, etc.[819] tels que déjà évoqués dans les chapitres précédents sans revenir là-dessus. L'indicateur RAN justifié par l'ancienneté et l'inspection

[819] Des réalités constatées pendant plusieurs visites et contrôles sur la vérification de la conservation et de l'entretien des marchandises dans le Port, et de l'état des entrepôts de stockage et magasins. Accompagnée de Mr BIVOI, l'un des agents du Département Qualité Hygiène Sécurité Environnement (QHSE) et de Mr BOBENDA Pascal, chef de la Division Sécurité Incendie Ravitaillement du PAPN (DSIR), en 2018.

du fonctionnement ou de l'état des navires qui est très peu réalisée au PAPN, mais faute d'information fiable cette variable n'a pas pu être analysée dans notre travail, ce qui explique le signe « point d'interrogation » dans le tableau. A ce sujet, notre analyse ne s'est faite que théoriquement sur la base des propos de plusieurs agents du port lors de nos échanges, affirmant que *« la majorité des navires qui accostent au PAPN ont 15, ou 20 ans ou plus »,* faute de preuve documentée, nous sommes dans l'incapacité d'évaluer le niveau d'insécurité de cette variable. L'indicateur SSP, montre le niveau d'insécurité moyennement faible pour l'accostage des navires. Les résultats de l'analyse (chapitre 6) des données numériques sur le phénomène d'ensablement/d'envasement explique que ce phénomène est assez maîtrisé grâce aux séances de dragage effectuée chaque 5 ans, et aux travaux récemment réalisés (extension de la digue et des quais (chapitre 1 et 6) qui empêchent les sédiments du piège à sable de déborder vers le chenal d'accès. L'indicateur AN montre que le PAPN est moyennement vulnérable, premièrement à cause de l'utilisation d'un matériel insuffisant, désuet (chapitre 1) du service de la Vigie comme il a été déjà dit dans les chapitres précédents, et l'existence également des longs miroirs (chapitre 1) pour la fouille des véhicules avant d'accéder aux ZAR[820], mais qui ne sont malheureusement pas utilisés par les agents. Du fait de la simple négligence de leur part. Une entrave pour le système de détection et de communication. Deuxièmement du fait des réalités liées au phénomène d'ensablement assez important (image et carte du chapitre 6) dans le port, qui nécessite un nombre suffisant des balises (chapitre 6) et des phares. En dépit du peu de balises placées dans le port, le port n'a pas encore sujet d'accident ou d'échouage d'un navire sur le chenal d'accès**.**

Pour la sécurité des espaces maritimes, on constate avec l'indicateur SN que le niveau d'insécurité est très faible car le climat au Congo est moins dense en termes de vent violent, de courant marin et de température comme l'indique les résultats de l'analyse des données numériques au chapitre 1 et 6. A titre de rappel, cela contribue à un accès facile au PAPN. L'espace maritime congolais présente un faible niveau d'insécurité comme le montre les indicateurs CUC et CB par les conflits d'usage peu flagrants (chapitre 6) et encore moins par la présence des aires protégées qui font bonne figure en matière de conservation de la biodiversité (parcs nationaux, espèces aquatiques), tel qu'il est illustré sur certaines photographies (chapitre 6). Par contre, ce qui est différent de l'indicateur PMC qui énumère plusieurs cas de pollution en mer territoriale jusqu'atteindre les côtes avec pour conséquence un niveau d'insécurité élevé, estimé sur la base d'une analyse qualitative (images des

[820] Zones accès restreints.

chapitres 1 et 6). Ce qui expose les navires à un risque d'accident à cause d'un glissement éventuel des hélices.

A propos de la sûreté portuaire, le tableau ci-dessus illustre à travers les indicateurs SDP et SM que la sûreté du PAPN est fortement atteinte à cause parfois d'un abandon de poste de contrôle par les agents de sécurité (chapitre 1) et d'un contrôle très peu appliqué des personnes circulant dans l'enceinte portuaire. Ce qui justifie la présence dans le port de plusieurs individus non identifiés dans le registre de visite (chapitre 6). L'indicateur SP rejoint moyennement l'indicateur SDP dans ce contexte[821] tandis que l'indicateur SNP nous renseigne que les navires sont bel et bien inspectés par différents services[822] après leurs accostages dans le port (nous l'avons constaté lors de notre stage comme collaboratrice du Chef de Division accès maritimes), sans savoir exactement ce qu'ils contrôlaient, expliqué par les difficultés liées aux carences des données (de leurs contrôles) qui ont limité nos analyses. C'est la raison pour laquelle le signe interrogatif est placé dans le tableau. Malgré cette inspection des navires par la montée conjointe (chapitre 6), les navires sont moyennement exposés à l'insécurité de la même manière que le personnel et les usagers du port.

Enfin, dans la sûreté maritime, le Congo n'est pas victime de conflits sur le tracé des zones maritimes et de contrôle territorial comme il est mentionné dans le tableau avec un niveau d'insécurité très faible de l'indicateur DFM, un fait qui concerne plutôt ses pays voisins et leurs pays limitrophes étudiés dans les chapitres précédents. L'indicateur CM montre en terme de criminalité un niveau d'insécurité faible en mer justifié par un faible trafic d'armes de petits calibres (image du chapitre 2), et les cas de piraterie quasiment inexistants par rapport à ses pays voisins, analysée amplement au chapitre deux pour éviter une redondance (analyse quantitative, chapitre 2). Quant à l'indicateur FN, l'espace maritime congolais est moyennement exposé aux éventuelles attaques de pirates comme l'indique ce dernier dans le tableau avec le niveau d'insécurité jaune à cause de la faiblesse (compétence et effectif) de sa marine nationale pour des raisons déjà sus évoquées (analyse qualitative et quantitative, chapitre 6). Le PND qui est le dernier indicateur montre un niveau d'insécurité élevé sur la base d'une analyse qualitative (image du chapitre 2) et quantitative (chapitre 6) du braconnage ou de la pêche maritime illégale sur les eaux territoriales congolaises amplement étudiée dans notre travail.

Pour terminer, le tableau révèle que les espaces portuaires du Congo semblent être plus exposés à l'insécurité que les espaces maritimes tant en termes de sécurité qu'en termes de

[821] A cause du fait qu'il n'y ait pas assez de contrôle dans le port, les personnes sont exposées à l'insécurité à cause de plusieurs intrus ou clandestins dans l'enceinte portuaire ignorant leur intention.

[822] Les agents de sûreté portuaire, la police port, la marine marchande et la douane.

sûreté, en raison du niveau rouge doublement représenté en sûreté portuaire, plus deux autres niveaux rouges en sécurité portuaire qui donnent en totalité quatre niveaux rouges, ajouté au jaune signalé quatre fois et aucun niveau vert. Alors que dans les espaces maritimes le niveau rouge n'est représenté que deux fois avec quatre verts, trois en sécurité et un autre en sûreté qui marquent un niveau d'insécurité faible, comme il est clairement illustré dans le tableau suivant n°23.

Tableau n°23. Conclusion des niveaux d'insécurité analysés au Port de Pointe-Noire.

	Domaines	Nombres des niveaux d'insécurité			Total des niveaux d'insécurité	Ampleurs des niveaux d'insécurité
Sécurité	Portuaire	0	2	2	2 + 2	↗ Elevé
	Maritime	3	0	1	3 + 1	↘ Faible
Sûreté	Portuaire	0	2	2	2 + 2	↗ Elevé
	Maritime	1	2	1	1 + 2+1	→ Moyen

Source : conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.

Selon les résultats obtenus, nous soulignons l'idée selon laquelle l'absence d'une synergie des notions de sécurité et de sûreté est plausible et récurrente au PAPN. Le concept de sécurité étant plus ancien, il a tendance à laisser dans l'ombre celui de la sûreté qui est plus récent. Or, une synergie complémentaire des deux concepts est indispensable pour ne pas tomber dans une confusion extrême qui ne fera que nuire aux aspects liés à la sûreté. Car à l'échelle du port de Pointe-Noire, les résultats du tableau ci-dessus n°23 illustrent une plus grande maîtrise des mesures de sécurité que celles de la sûreté si l'on se réfère à l'ampleur des niveaux d'insécurité.

Il faut reconnaître qu'établir de manière objective une différence entre les deux notions en conception comme en pratique n'est pas une tâche aisée, car l'objectif de protection reste le même dans les deux cas, que l'acte soit intentionnel ou accidentel, qu'il soit commis en mer ou dans un port. S'il est juste et réel que l'appréhension et l'habileté des deux concepts s'assimilent mieux après quelques années de pratique avec l'application du Code ISPS (DESCHAMPS, 2008), l'intérêt et la nécessité sur leur séparation à l'issue des attentats du 1er septembre 2001 est loin de convaincre totalement de son utilité. Sur ce, les carences des

données constatées prouvent la banalisation et l'incapacité des administrations à pouvoir rendre compte des réalités au sujet de l'insécurité des espaces portuaires et maritimes.

Tableau n°24. Tableau synoptique des solutions proposées pour l'amélioration de la sécurité, de la sûreté, et de l'économie maritimes au Congo.

Domaines	Solutions	Description des solutions
RENFORCEMENT DE L'ECONOMIE MARITIME AU CONGO BRAZZAVILLE		
Economie Maritime	Diversification économique.	S'émanciper de la dépendance pétrolière. Promotion d'une production agricole variée pour dynamiser le commerce maritime international. Considérer la gestion portuaire comme priorité de l'économie nationale.
	Développement infrastructurel pour la répression de la criminalité maritime.	Impulser une dynamique économique pour la baisse de la pauvreté. Promouvoir des activités aquatiques garantissant la sécurité des ressources alimentaires halieutiques. Faciliter l'accès aux soins médicaux. Soutien aux régions désœuvrées ou démunies. Favoriser un climat propice aux investissements pour le développement durable.
	Elimination d'exploitation illégale des ressources naturelles.	Contrôle des activités de pêche. Cogestion des réserves protégées transfrontalières au niveau régionale. Instaurer des sanctions pénales contre les exploitations illicites.
	Promotion du tourisme nautique.	Promouvoir le patrimoine culturel et naturel. Recherche des loisirs maritimes attractifs. Création des activités écotouristiques. Développement des infrastructures distrayantes sur le littoral (centre de loisirs).
AMELIORATION DE LA SECURITE ET DE LA SURETE MARITIME AU PORT DE POINTE-NOIRE		
Sécurité et Sûreté maritimes/ Portuaires	Renforcement de la formation du personnel de sûreté et de la marine nationale.	Maximiser sur la coopération internationale. Capitalisation des Etats sur leurs connaissances et expériences. Recourir au savoir-faire et à la technologie des pays développés. Renforcer la qualification du personnel de sûreté.
	Amélioration du réseau de surveillance et d'intervention.	Place de façon stratégique la force navale dans les zones les plus vulnérables. Corser le contrôle des zones d'accès restreints. Renouveler le matériel de détection et de communication. Sécuriser la livraison des marchandises conteneurisées. Renforcer le contrôle dans le port.
	Renforcement de la sécurité de la navigation.	Réhabiliter le Service Hydrographique National. Faire adhérer le pays à l'Organisation Hydrographique Internationale. Actualiser les cartes de passages maritimes.
	Renforcement de la protection de l'environnement marin/côtier.	Contrôler et suivre toutes activités sur les côtes et mer. Maximiser sur les projets sans danger pour l'environnement. Eviter la pollution de l'environnement par des déchets quelle qu'en soit leur nature. Instaurer des sanctions pénales contre les auteurs des pollutions délibérées.

Source : conception et réalisation de Nice M. ISSANG, 2021.

Conclusion du chapitre 6

Pour terminer, dans la recherche indispensable de protéger l'être humain, l'activité et l'espace, plusieurs facteurs sont entrés en jeu en vue de réaliser une analyse complète des réalités actuelles et apporter une réflexion prospective[823] assez fructueuse à ce sujet, car le domaine maritime/portuaire associé au transport maritime et tout ce qui s'en suit n'est pas une thématique simple à quantifier ou à centraliser mais plutôt un contexte très vaste dans lequel nous avons décliné des points clés servant d'étude dans ce chapitre précis notamment : le renforcement de la formation des agents de sûreté portuaire, de la marine nationale, du réseau de surveillance et d'informations qui entrent dans le cadre de la sûreté maritime ; le renforcement de la sécurité de la navigation, de l'environnement marin et côtier, et enfin des multiples activités sur les espaces littoraux qui résident dans le secteur de la sécurité maritime.

Une fois les vulnérabilités/faiblesses et les dispositifs visant à l'amélioration de la sécurisation déterminés, ce sont poursuivies les appréciations d'abord des conséquences de ces défaillances sécuritaires sur le transport maritime, la gestion portuaire et l'environnement marin/côtier, ensuite des difficultés de l'Etat à y faire face, enfin l'émission des propositions afin de corriger toutes ces failles constatées ou identifiées comme plausibles. Il convenait par la suite de rechercher à travers ce chapitre la tolérance zéro avec ces solutions suggérées pour l'amélioration administrative et en action de la prévention et la lutte contre l'insécurité du transport maritime en République du Congo.

A cette fin, le listage des zones ayant fait l'objet de remarques particulières, de déductions subtiles et sur lesquelles (zones) des besoins spécifiques ont été enregistrés, ont permis de proposer la mise en pratique d'un ensemble d'actions correctives propres à chaque menace, en prenant en compte les effets rationnels, suffisants et rentables que la faisabilité et l'efficacité de ces actions ou mesures proposées apporteront.

[823] C'est-à-dire des solutions proposées aujourd'hui qui seront peut-être pris en compte à l'avenir pour une dynamique évolutive.

Conclusion de la troisième partie

Au terme de cette troisième et dernière partie, sur la nécessité d'une réforme de l'économie et de la sécurisation maritimes nationales, nous posons le problème de la recherche d'une diversification de l'économie et d'une identité maritimes propre à l'État comme étant le socle d'un processus dynamique du système maritime congolais. Durant toute notre analyse, nous avons souligné et nous nous sommes appuyés sur la pertinence d'un regard au sens large du territoire[824], sur la capabilité de l'État à conduire son économie maritime vers un développement durable, et acquérir/renforcer son identité maritime par sa manière de sécuriser ses actions et intérêts en mer et sa résistance/réaction face à la criminalité maritime ou à tout danger azimut, à travers la stratégie nationale de sécurisation maritime.

Sur la base d'une comparaison compétitive du Port Autonome de Pointe-Noire aux autres ports maritimes de l'Afrique centrale, et une analyse comparative entre le PAPN et un système maritime pas parfait mais exemplaire (le Maroc : Tanger-Med), nous avons démontré qu'il était important pour le Congo de savoir que devenir une puissance maritime économique et militaire au niveau régional ou mondial est effectivement un processus, qu'il lui revient d'enclencher de manière consciente et méthodiquement une telle démarche en se focalisant sur les axes forts[825] des réalités maritimes traditionnelles tout en considérant les exigences maritimes contemporaines. L'initiative sur la diversification de l'économie mérite d'être inscrite dans un procédé global à l'échelle prioritaire du territoire d'un État ou est digne d'être considéré comme une priorité stratégique pour l'économie nationale sans exclure des considérations extérieures, en d'autres termes laisser une marge de manœuvre pour intégrer les facteurs étrangers.

A travers une suite logique, tel que nous l'avons montré dans le chapitre, il est probable que ce concept de sécurisation puisse revêtir une connotation[826] de politique stratégique nationale à l'effet de gestion de la manifestation ou de l'éventualité de la criminalité maritime, des différents conflits et activités connexes sur les espaces littoraux du département de Pointe-Noire et du Kouilou. Il est indispensable que le Gouvernement congolais mène une réflexion

[824] De ce qui convient ou est approprié dans la gestion portuaire, de l'environnement marin et côtier.
[825] Pêche réglementée, production agricole diversifiée, développement industriel (naval, automobile,…) etc.
[826] Il faudrait ajouter un sens particulier à la politique stratégique nationale parce que la politique stratégique actuelle est inefficace ou même quasi inexistante parce qu'il n'y a aucune évolution ou amélioration dans la sécurisation sur les mers et côtes (pollutions, crimes, etc.).

de la sorte et appropriée pour apprendre à s'affirmer[827] dans le domaine maritime sécuritaire afin d'acquérir une identité maritime. Pour cela, il s'agit d'abord, d'assimiler l'idée selon laquelle une telle envergure sécuritaire ou économique s'obtient par un changement progressif c'est-à-dire *elle ne renvoie pas à un état de situation initiale*, ensuite *mettre en valeur les potentialités intégrales de la mer* [828], et enfin avoir la volonté d'offrir à son système maritime un caractère innovateur/flexible/adaptable aux mutations du domaine maritime contemporain, ce qui veut dire *avoir la volonté d'initier un changement d'époque au monde maritime moderne.*

[827] C'est-à-dire un Etat qui sécurise comme il le faut son domaine maritime.

[828] **Apporter une valeur à la mer** c'est reconnaître les droits de la mer ce qui veut dire ses richesses et potentialités en les mettant en valeur, tout simplement en soignant la mer *(séance d'assainissement ou de dépollution ou encore éviter ou ne pas polluer du tout)*, en protégeant la mer contre toute sorte de pollution *(par non seulement le dressement des textes réglementaires de prévention et lutte contre toute pollution mais également contrôler et veiller à ce qu'ils soient appliqués),* exploiter objectivement ses richesses et ses potentialités dans le but de croitre l'économie nationale, de remplir les besoins vitaux de l'Homme *(ressources halieutiques consommables)* et développer bien d'autres besoins matériels *(dans ce cas précis il s'agit des cours d'eau, leur pression d'eau qui sert à alimenter les barrages hydroélectriques qui est un besoin matériel pour l'Homme en terme d'électricité)*.
Richesse de la mer : ressources halieutiques, végétales, pétrolières et minérales (sable, cailloux, etc.).
Potentialité de la mer : considérée comme un don naturel qui embellit nos terres, utilisée comme moyen de communication ou chemin d'expédition, utilisée pour remplir des besoins vitaux *(consommation des espèces marines et des eaux potables extraites des étendues ou des cours d'eau)* et matériels *(la construction des barrages hydroélectriques alimentés grâce au débit du cours d'eau)* de l'homme.

Conclusion générale

La multiplication de l'expédition des passagers et marchandises, et la préoccupation des Etats pour leur sécurité/sûreté met en lumière l'importance du transport maritime dans la construction d'une économie nationale. La fréquence des échanges, le développement rapide des pays émergents, les nouvelles technologies logistiques et la concentration des entreprises ont conduit à ce qu'on appelle *l'explosion du transport maritime*.

Les ports se sont fortement développés, multipliant les investissements pour rester dans la course mondiale, les pétroliers connaissent le gigantisme depuis les années soixante-dix, les porte-conteneurs ont vu leur capacité multipliée par dix en quarante ans[829]. En République du Congo, le PAPN est essentiellement le pourvoyeur de services, notamment pour les navires, les marchandises et les transports intérieurs, l'entité qui a été le noyau de réflexion tout au long de notre travail. Notre thèse s'inscrit donc dans une logique contributive de la compréhension et de l'explication des enjeux inhérents à la sécurité et à la sûreté maritimes du transport maritime au Congo. Pour cela, il a été jugé nécessaire de s'interroger sur les atteintes de la sécurisation maritime au PAPN pour y apporter des éléments nouveaux sur la conception et la pratique. Une illustration qui a été faite par un état des lieux de la vulnérabilité ou l'insécurité maritime, une évaluation du droit de réponse des États, les conditionnements du port de Pointe-Noire, la traduction spatiale de cette insécurité, et des propositions amélioratives sur le plan spatial et institutionnel.

Entre autres (le golfe d'Aden et le détroit de Malacca dans l'Océan indien), le golfe de Guinée (G.G.) est l'une des régions les plus dangereuses au monde en termes du phénomène de piraterie et de terrorisme maritimes, le Congo faisant partie du GG présente une situation inquiétante en matière de sécurité et de sûreté. A ce sujet, nous avons pu dresser une liste alarmante des aspects liés à la sécurité de la navigation, aux différents types de pollution marine et terrestre, sur les espaces littoraux/côtiers et dans les ports de l'Afrique centrale. Le problème du terrorisme surtout de la piraterie y est particulièrement traité. Deux crimes qui sont au centre des préoccupations des Etats, ajoutés à cela le brigandage, la pêche illégale et d'autres trafics tels que trafics d'armes, trafics humains, migrations clandestines, trafics de stupéfiants ou de drogue, etc.), sans omettre la question de la sûreté portuaire s'étalant sur les

[829] CNUCED 1993, système de transit pour les pays en développement sans littoral : situation actuelle et actions composées, bilan TD/B/LDC/AC, 32 p. Voir aussi VERLAQUE C. 1975, géographie des transports maritimes, Paris Dion édition, pp 436-440.

corridors de communication des transports terrestres. Un problème que nous avons essayé de solutionner avec des éléments de réponse.

L'imparfaite territorialisation des espaces maritimes, un autre vice que nous avions aussi étudié. Cette territorialisation presque inexistante ou défectueuse démontre le peu d'intérêt, autrement dit le peu de valeur accordée à la mer et ses enjeux bien au-delà du caractère portant sur l'exploitation des ressources halieutiques et pétrolières. Un autre constat fait sur le manque d'efficacité des institutions nationales, régionales et une absence de précision ou de clarté des obligations contraignantes dans les textes réglementaires internationaux pour le contrôle de la sécurisation maritime. Aussi, vient s'ajouter la situation déplorable de la protection de l'environnement marin, un espace complètement abandonné par les autorités congolaises en oubliant tous les atouts que cette aire nous offre continuellement, mais que nous avons essayé de résoudre en attirant l'attention par l'insistance d'une nouvelle culture maritime ou conception de la mer pour un début, ce qui stimulera une sensibilité face aux faiblesses de la mer et une dynamique évolutive dans toute activité maritime.

La sécurisation maritime au Congo a été le fil conducteur de notre travail, s'attardant sur une multiplicité de points clés dont il fallait contribuer par un apport rationnel multiforme et multi-scalaire. Par conséquent, dans l'espoir d'apporter un plus à la sécurisation maritime nationale, nous avons proposé la réforme ou le renforcement de la stratégie nationale en procédant à l'élaboration de plusieurs actions requises. Une stratégie nationale qui, bien au-delà de ses spécificités en rapport avec son milieu (milieu marin du Congo) peut également se nourrir du regard avisé des autres États développés en sécurisation maritime en l'occurrence les USA, l'Union Européenne. Sans faire montre d'une transposition du mécanisme des réalités externes, le Gouvernement congolais et les autres États de la sous-région sont en droit de combiner leurs efforts d'affirmation de leur système maritime et de leur politique de sécurisation, en référence à des modèles de puissances maritimes régionales comme celui du Maroc étudié durant notre travail, ou bien d'autres paradigmes qu'ils puissent exister.

Malgré le regroupement d'inspiration étrangère, les États de la sous-région manquent de conviction dans leur cadre de concertation qui se justifie par leur manière d'appliquer (laxisme, hibernation, etc.) chacun sur son territoire respectif le sujet de leur rencontre. Avant de replacer le fait maritime sécuritaire comme un facteur de coopération et d'intégration régionale, des efforts de rationalisation des organisations et institutions doivent au préalable être faits au niveau national.

Diagnostiquer l'état du transport maritime au Congo dans un sens large n'a pas été une tâche aisée, encore avec une population désintéressé ou moins sensible au bien être de la mer, considérant simplement cette dernière comme une aubaine ou un larbin de service sans y prendre soins, et des décideurs moins consciencieux en sécurisation maritime. Une inconscience qui se traduit par une négligence manifeste au sein des différentes instances et une carence de coopération interdépartementale ou entre administrations concernées. Une réalité triste que nous espérons avoir atteint au regard des réformes suggérées qui portaient sur la stimulation des décideurs publics à sortir de leur dormance pour être enfin marqueur de son territoire, manifester la capabilité d'instaurer et d'appliquer en bonne et due forme son propre régime réglementaire sur son espace régalien avant d'intégrer les facteurs extérieurs, de cette manière l'Etat pourra exporter son identité/éthique propre au-delà de ses frontières marquantes de son territoire souverain, c'est-à-dire à l'échelle régionale, continentale et internationale.

Cependant, dans une suite logique, ce régime réglementaire est censé s'appliquer sur une aire donnée où résident plusieurs activités effectuées par des différents usagers, en l'occurrence l'espace portuaire, marin et côtier. Là aussi, c'est un objectif que nous pensons humblement avoir atteint en titillant la réflexion sur le caractère que devraient revêtir les termes de *sécurisation nationale* dans la recherche d'aptitude à maîtriser l'usage de la mer à partir du littoral[830] (usages sur les espaces littoraux) par des principes et des mécanismes de la gestion de l'espace et des activités maritimes à travers l'analyse scientifique et technique effectuée grâce aux résultats des enquêtes de terrain. Une analyse qui nous a amené dans le but de notre travail, à apporter de façon conceptuelle et pratique un essai de solution sur le plan environnemental, économique et surtout sécuritaire aux conflits d'usage et activités relatives au domaine maritime congolais et aux abords du littoral.

En qualité de géographe, nous avons mené cette étude portant sur la sécurité et la sûreté maritimes en République du Congo sous plusieurs angles, notamment la géopolitique et la géostratégie des mers, l'anthropologie maritime, la sociologie politique, le Droit, l'histoire, etc. C'est ainsi que nous avons pu modestement présenter un tableau synoptique du Port Autonome de Pointe-Noire, analyser ses contraintes et ses atouts, ses forces et ses faiblesses pour définir enfin les axes de son développement. Dans un contexte concurrentiel, le PAPN comme toute entreprise, ne peut se contenter d'attendre de l'activité, il doit avec volontarisme

[830] Comment chercher à maîtriser les activités en mer si on ne commence pas d'abord à maîtriser celles sur le littoral ou les côtes qui paraissent moins complexes.

la provoquer et se mettre en mouvement pour l'accueillir dans les meilleures conditions, se mettre au service de ses clients et leurs besoins économiques et sécuritaires. Fédérées autour d'un objectif commun, les autorités politiques et portuaires doivent mettre tout en œuvre afin de faciliter les opérations portuaires et garantir une sécurisation absolue dans l'hinterland et vers le fore land.

BIBLIOGRAPHIE

ABDOLI ZAGROS ALEX, (2014), (sous la direction de FRAGNIERE Emmanuel Professeur- HES), « La congestion maritime », Travail de Bachelor réalisé en vue de l'obtention du Bachelor HES (Haute Ecole Spécialisée de Suisse occidentale), Genève le 30 mai 2014, Haute École de Gestion de Genève (HEG-GE) Filière économie d'entreprise.

ADZIGBEY Y., KUNAKA C., NAHUSENAY MITIKU (2007), Mécanismes institutionnels de gestion des corridors en Afrique subsaharienne, Programme de politiques de transport en Afrique Saharienne, doc de travail SSATP n°86F.

AGNEW D.J., PEARCE J., PEATMAN T., PRAMOD G., WATSON R. (2009), "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing" (Marine Resources Assessment Group and University of British Columbia)[831].

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, pp 35-36.

AGUILAR S.L.C., (2013), Relations Sud-Atlantique entre le Brésil et les pays Africains dans le domaine de la sécurité et de la défense, AUSTRAL revue brésilienne de stratégie et internationale, juillet-décembre 2013, pp 49-71.

AIRAULT P., BALLONG S., MEYER J.M. et PAURON M. (2010), Les frontières de la discorde, in Jeune Afrique, no 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.

ALEXANDRE L., (2016), Mémoire de Master II sur « La Pêche illégale, Non Déclarée ; Non Règlementée », recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes, 37 p.

[831] Traduction : Estimation de l'étendue mondiale de la pêche illégale (Groupe d'évaluation des ressources marines et Université de la Colombie-Britannique).

ANYIAM HERBERT L., juillet 2014, Article on «The Legalities of Gulf of Guinea Maritime Crime With Suggested Solutions », Center for International Maritime Security[832] (CIMEC).

ARA B. (2014), Sécurité maritime : Vers l'élaboration d'une stratégie européenne, in Note d'analyse du GRIP, pp 15-22.

ASSEMBONI ALIDA N., 2006, Thèse de doctorat en Droit de l'environnement, « Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale, cas de cinq pays francophones », Université de Limoges, 577 p.

ASSIDON E. (1999), Le commerce captif, les sociétés commerciales françaises de l'Afrique noire, Paris, L'Harmattan, 184 p.

ATLAS (2018), Géopolitique des espaces maritimes, 57 p.

ATLAS (2017), Des villes portuaires, au Sud et de l'Est de la Méditerranée.

ATONFACK GUEMO C., (2010), « La mutualisation des moyens de lutte contre les actes de piraterie dans la sous-région CEEAC », Terrorisme et Piraterie : De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, 129 p.

ATONFACK GUEMO C., 2009/2010 (sous la direction de Armel KERREST), Thèse de doctorat, « Réflexion sur le droit de la sûreté maritime : Cas des Etats riverains du golfe de Guinée », Dans le cadre de l'école doctorale Sciences de la mer à Brest (Plouzané, Finistère), 143 p.

AWOUMOU C., Septembre 2011, « Le Golfe de Guinée face aux Enjeux », pp 3-7.

BALTZER F. et LAFOND L.R., (1971), Marais maritimes tropicaux, in Rev. Géo. phys. Géol. Dyn., vol. 13 ; Fasc.2, pp 173-196.

BARTELS L., DE LA FAYETTE L., DAVIES H. et CAMPLING L., Août 2017, « Policy Coherence for Development and the Effects of EU Fisheries Policies on Development in West Africa », Bruxelles, Parlement Européen[833], pp 40-51.

[832] Traduction : « Les légalités de la criminalité maritime du golfe de Guinée avec des solutions suggérées », Centre pour la sécurité maritime internationale.

[833] Traduction : La cohérence des politiques pour le développement et les effets des politiques de pêche de l'UE sur le développement en Afrique de l'Ouest », Bruxelles, Parlement Européen.

BASTID-BURDEAU G. (2003), Migrations clandestines et droit de la mer, Paris, Pedone, in La mer et son droit : Mélanges offerts à LUCCHINI Laurent et QUÉNEUDEC Jean-Pierre, Paris, Pedone, 712 p et pp 57-66.

BATASSI P., Juillet 2008, « Nouveau Drame de l'Immigration Clandestine au Gabon ».

BATOUDILA C., 2011 (sous la direction de Jean Pierre BEURIER), Mémoire de Master II sur « L'Espace Maritime Congolais », recherche Droit maritime et océanique, Université de Nantes, 38 p.

BENNAFLA K., (2002), Commerce frontalier en Afrique centrale : Acteurs, espaces, Karthala, Paris, 208 p.

BERNARD E., (2016), Thèse de Doctorat sur « Le déploiement des infrastructures Internet en Afrique de l'Ouest et du Centre », Université de Montpellier III, 83 p.

BEURRIER J.P., 2009/2010), « Droits Maritimes », deuxième Edition Dalloz Action, 79 p, 86 p et pp 121-122.

BILAN (2019) de l'Organe de centralisation des alertes en cas d'attaque pirate.

BILAN, Novembre 2011, de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée.

BILAN (2019), de l'étude sur la compétitivité du port de Pointe-Noire, Projet d'appui à la diversification de l'économie (PADE), juin 2019, pp 1-9, pp 25-42.

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.

BIVAC INTERNATIONAL, 2005, faisabilité du suivi du transit Cameroun-Tchad, Ndjamena, 176 p.

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.

BOCARD C. (2006), « Marée Noire et Sols Pollués par des Hydrocarbures : Enjeux Environnementaux et Traitements des Pollutions », IFP Publications, Edition Technip 2006, 163 p.

BODHUIN O. (2007), Le concept français de sauvegarde maritime : Genèse et actualité, in Bulletin d'Études de la Marine, pp 39-42.

BOISSON P., (1998), Politiques et droit de la sécurité maritime, Bureau Veritas, n°33, 25p.

BOISSON P., Septembre 2003, La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF n°640, pp 521-533, pp 723-736.

BOST F., 2004, l'Afrique de l'ouest dans les stratégies de transport maritime : l'Afrique de l'ouest dans la compétition, Quels atouts possibles ?, Karthala, Paris, 306 p et 315 p.

BROOKS M.R. & CULLINANE K. (2006), Chapter 1 Introduction. Research In Transportation Economics[834], 17, pp 3-28.

BULLETIN DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE, 11 Novembre 2001, « L'assurance risques de guerre : L'après 11 Septembre 2001 », n°2915.

BUREAU MARITIME INTERNATIONAL (BMI), (1998-2009), Bilans annuels sur la piraterie et les vols à mains armées contre les navires.

CARTER RAYMOND H. A., (1990 et 1998), Le piège de la drogue, Casteilla, Edition Chiron.

CARTER RAYMOND H.A., (2007), « La résolution des conflits ethniques par le Droit Pénal International : L'exemple du Tribunal Pénal International pour l'ex-Yougoslavie », Revue Enjeux diplomatiques et stratégiques, Centre d'études diplomatiques et stratégiques (CEDS), pp 47-56.

CARTER RAYMOND H.A., (2008), La sûreté des transports. Questions judiciaires, 75014 Paris, Presse Universitaire de France (Puf), pp 174-175 et pp 163-165.

CEAAC (2016), Annuaire statistique du commerce des Etats de l'Afrique centrale, Editions clé, Yaoundé, 312 p.

[834] Chapitre 1 Introduction. Recherche en économie des transports.

CEEAC (2009), « Le Protocole Relatif à la Stratégie de Sécurisation des Intérêts Vitaux en Mer des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée », Kinshasa, 5 p.

CEEAC (2009), « Accord Technique entre les autres Etats CEEAC et les Etats du Cameroun, du Gabon, de la Guinée Equatoriale et de Sao Tomé et Principe sur la Mise en Place d'un Plan de Surveillance pour la Sécurisation Maritime du Golfe de Guinée-Zone D et les autres Etats zone A et B », Yaoundé, mai 2009, pp 5-6 et 2 p.

CEMAC-CEEAC, 25 février 2014, Les tableaux relatifs à la composition des forces armées des pays cibles de l'Observatoire : Architecture et contexte sécuritaire de l'espace, Note n° 5 de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, pp 25-29.

CENTRE REGIONAL AGRYMET (2014), Atlas décennal de la sécurité alimentaire et la gestion des ressources naturelles au sahel (2000-2010), Paris, 178 p.

CHALFIN B. (2013), « La Rénovation du Port de Tema », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, 68 p.

CHAPLEAU P. et PANCRACIO J.P., Janvier 2014, La piraterie maritime, Droit pratique et enjeux, Magnard-Vuibert, 117 p.

CHARILLON F., DIECKHOFF A., (2011/2012), Afrique Du Nord - Moyen-Orient - Révolutions Civiques, Bouleversement politiques, Ruptures stratégiques, Editeur La Documentation française, Collection Mondes Emergent, (prise dans une thèse de doctorat).

CHARLIER J., 2008, Thèse de Doctorat sur « La Contribution méthodologique à l'étude des arrière-pays portuaires », Louvain la Neuve, Institut de Géographie de l'Université Catholique de Louvain, 150 p.

CHEHAB G., Capitaine de corvette, Bilan 2019 sur la piraterie et brigandage dans le monde, pp 7-11 et 13 p.

CISSÉ Y., 2001, Droit des espaces maritimes et enjeux africains, Montréal, Collection Bleue, 308 p.

CNUCED (1993), système de transit pour les pays en développement sans littoral : situation actuelle et actions composées, Bilan TD/B/LDC/AC, 32 p.

CNUCED, Bilan 2016, « Etude sur les Transports Maritimes », New York/Genève, Nations Unies, 25 p et 115 p.

CODE COMMUNAUTAIRE (révisé) de la marine marchande des pays de la CEMAC.

CODE DE CONDUITE DE YAOUNDE (2013) relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans l'espace maritime du golfe de Guinée.

CODE ISPS (2004), International Ship and Port Facility Security Code : Code International pour la Sûreté des navires et des Installations Portuaires.

COMMISSION DU GOLFE DE GUINEE, Bilan juin 2013, « Les défis sécuritaires du Golfe de Guinée », CEDEAO-CEEAC.

CONSEIL DE DEFENSE ET DE SECURITE (CDS), Bilan Décembre 2008 « Communiqué Final de la 9eme Réunion », sur la Stratégie de sécurisation maritime, Kinshasa, 3 p.

CONVENTION D'ABIDJAN de 1981, entrée en vigueur en 1984, 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

CONVENTION de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer. Elle est entrée en vigueur, le 7 janvier 1993.

CONVENTION DE BALE (Suisse), sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

CONVENTION DE BAMAKO (1998), 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 L'UNESCO (1972) sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel.

CONVENTION DE GENEVE de 1958 sur le plateau continental, la haute mer, la mer territoriale et la zone contiguë, la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

CONVENTION DE MONTEGO-BAY, 1982, sur le Droit de la Mer.

CONVENTION DES NATIONS UNIES de 1978, sur le transport de marchandises par mer : Règles de Hambourg. Entrée en vigueur le 1 er novembre 1992, institue un régime

juridique uniforme applicable aux droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires, dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer.

CONVENTION DU PATRIMOINE MONDIAL (1972) et la **Convention de la Haye** (1954) pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé.

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME de 2006, relative aux conditions minimales de travail et de vie pour tous les gens de mer sur les navires.

CONVENTION EUROPEENNE DES DROITS DE L'HOMME, 28 février 2008/1953, Grande Chambre, Saadi c. Italie, n°37201/06.

CONVENTION FAL DE L'OMI (1965), visant à faciliter le trafic maritime international, en réduisant la paperasserie, en simplifiant les formalités, les documents requis et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires effectuant des voyages internationaux.

CONVENTION INTERNATIONALE de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

CONVENTION MARPOL 73/78, de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires complétée par le protocole de 1978.

CONVENTION OILPOL de 1954 (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil) : Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures.0

CONVENTION OIT (organisation internationale du travail) de 1926, C022 - Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, conférence convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail.

CONVENTION SOLAS de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

CONVENTION STCW de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers,).

CONVENTION SUA de 1988 à Rome, for the Suppression Unlawful Actts against the Safety of Maritime Navigation : Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

COPPENS F. et al, (2007), Economic impact of port activity : A disaggregated analysis the case of antwerp, National bank of belgium, Working paper[835], n°110, Brussels.

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, 970p.

COUTAU-BÉGARIE H., (1999), Traité de stratégie, Paris, Économica, 998 p. CRPM (rapport), 2008, Analyse du Livre Bleu de la Commission européenne, 9 p.

CUSSON M., (1998), Criminologie actuelle, Paris, Les Presses Universitaires de France (PUF), Première édition. Collection « Sociologie ».

CUSSON M., (1997), La notion de crime organisé, *in Criminalité organisée et ordre dans la société*, Aix-en-Provence : Presses Universitaires d'Aix-Marseille, pp. 29-43.

DAHOU T., Décembre 2009, « La Politique des Espaces Maritimes en Afrique. Louvoyer entre Local et Global » ; Politique Africaine, n°116, 12 p.

D'ALMEIDA-TOPOR H., (1992), les transports en Afrique xix –xx siècle, Paris, L'Harmattan, 365 p.

DALY J., (2002), The terrorism maritime threat International[836], 22 p.

DE CACQUERAY M., (2011), Thèse de doctorat sur « 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 », Université de Bretagne Occidentale (UBO), Géographie, 454 p.

DELTOMBE T., Avril 2009, « Les Guerres Africaines de Vincent Bolloré », le Monde Diplomatique, 1 p et pp. 16-17.

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.

DESPAX M., (1980), Le droit de l'environnement, Paris, LITEC, 667 p.

[835] Traduction : Impact économique de l'activité portuaire : Une analyse désagrégée du cas d'Anvers, Banque nationale de Belgique, Document de travail.
[836] Traduction : La menace terroriste maritime internationale.

DESSE M., CHARRIER S. et ISSANG N.M., Article 2020, Pandémie de la Covid-19 et transport maritime, Une année en quarantaine, Géographies d'ailleurs, Les Cahiers Nantais-2020, 120 p.

DINGA J.B. et TATHY J.P., Ministère de la Recherche Scientifique Congolaise, 2011, Contrôle des flux de carbone organique terrestre exporté par le fleuve Congo vers l'océan atlantique, 14 p.

DUCKEL J.M., 2016, Thèse de doctorat en Droit, sur « les stratégies de lutte de la piraterie maritime : « Peut-il encore y avoir des stratégies nationales ? », Université Cheikh Anta Diop, Dakar-Sénégal, 347 p.

DUCRUET C., (2005), Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : Du local au mondial, Mappemonde 77 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.

DU PASQUIER, J.T. (1990), Les baleiniers français de Louis XVI à Napoléon (Vol. 2), Paris : Henri Veyrier, 1990, ISBN 2-85199-521-9.

DU PONTAVICE E., (1970), La réglementation française et les conventions internationales pour prévenir et réprimer la pollution des eaux de mer, La défense de l'homme contre les pollutions : Air, Bruit, Eau, Paris, Editions Pedone.

ECOFINANCE, (2013), « Petrobras, première banque d'investissement d'Amérique latine et BTG Pactual, compagnie pétrolière nationale brésilienne : un nouvel acteur de poids dans le pétrole africain ».

ECOFINANCE, (2013), Production de gaz naturel et d'hydrocarbure en Afrique, n°44, 32p.

ETEME M.J., (2012), (sous la direction de Martin NDENDE), Thèse de doctorat en Droit économique sur « Les aspects juridiques des contrats pétroliers d'exploration et d'exploitation en mer : Approche comparée », Université de Nantes, 488 p.

EYEBI AYISSI H., Novembre 2010, « Déclaration lors de la 31ème Session Ministérielle du Comité Consultatif Permanent des Nations Unies Chargé des Questions de Sécurité en Afrique Centrale », Brazzaville, 5 p.

FALL A., Février 2001, « Le Contrôle par l'Etat du Port en Matière de la Sécurité de la Navigation et de Protection de l'Environnement Marin », DMF, n°601, pp 102-108.

FAO (2016), Diagnostic du système national de recherche et de vulgarisation agricoles du Congo, 10 p, pp 14-15, pp 90-91 et pp 96-98.

FAO, (2016), « Contribution of Fisheries to National Economies in West and Central Africa. Policies to Increase the Wealth Generated by Small-scale Fisheries. New Directions in Fisheries », A series of policy briefs on development Issues[837], n°3, Rome.

FAO, Septembre 2019, « Profile de la Pêche par Pays : Le Congo-Brazzaville », (FID/CP/PRC-2019).

FATTAL P., (2008), Pollutions des côtes par les hydrocarbures, Rennes PUR, pp 38-53 et 395 p.

FAURE F.E., 2000 (sous la direction de Jacques Marcadon), Thèse de doctorat en Géographie sur « L'Afrique occidentale et le commerce maritime : Contribution à l'étude de la conteneurisation des échanges maritimes et du développement du multi mondialisme », Université de Nantes, pp 230-275.

FAYE J-B., Avril 2014, « Le Narcotrafic en Afrique Subsaharienne », Mémoire en Géopolitique dans le cadre du Collège Interarmées de Défense de France, 4 p.

FERRARI C., PAROLA F., GATTOMA E. (2011). « Measuring the quality of port hinterland accessibility: The Ligurian case ». Transport Policy, vol. 18, n°2, pp 382-391.

FORESTIER P., (2010), Pirates et commandos, Les secrets des opérations spéciales, Le rocher, 173 p et 176 p.

FOTTORINO E., (1992), « Afrique : La Ruée vers l'Herbe », Politique Internationale, hiver 92-93, 346 p.

FOUCHER M., (1994), Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique, Paris Fayard, Seconde Edition, pp 691-694.

FRANCE PRESSE (2014), Lubumbashi (RD Congo) : Un navire chavire à cause des vents violents (AFP).

[837] Traduction : Contribution de la pêche aux économies nationales en Afrique de l'Ouest et du Centre. Politiques visant à accroître la richesse générée par la pêche artisanale. Pêcheries : Nouvelles orientations des pêches, Une série de notes d'orientation sur les questions de développement.

FREMONT A., (1996), Thèse de doctorat en Géographie humaine, économique et régionale sur « La Compagnie Générale Maritime (ex-Compagnie Générale Transatlantique) et l'espace maritime (1945-1995) », Université Gustave Eiffel, Laboratoire AME-SPLOTT.

GATSE A., 2018, Mémoire Master II, sur « Terrorisme et Piraterie dans le golfe de Guinée », Université Marien Ngouabi, 75 p.

GODARD X., (2002), Transport local, transport international, quelle articulation ?, in actes du SITRASS 4, La chaine de transport en Afrique subsaharienne, Brazzaville 339 p.

GOTTMAN J., 1952, La politique des Etats et leur géographie, Paris, Armand Colin, 228p.

GROSDIDIER J.M., (1999), Droit, Economie et finances portuaires, Paris, Presse de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 268 p.

GROUPE BANQUE MONDIALE (GBM), Bilan 2015, Diagnostic d'Intervention de la Facilitation des échanges Commerciaux, 12 p, 88 p.

GROUPE BANQUE MONDIALE (GBM), Bilan 2018, Indices de performance logistique portuaire.

GROUPE D'ETUDE M19-08, Octobre 2008, « Etude sur la Stratégie de Sécurisation Maritime des Intérêts Vitaux des Etats de la CEEAC du Golfe de Guinée articulée autour du COPAX et favorisant une Synergie avec la CGG et la CEDEAO », 3 p, 69 p et 109 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.

GUIDE CARRE, (2016), Annuaire Officiel sur la chambre de commerce, d'industrie, d'agriculture et des métiers de Pointe-Noire.

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.

GUIZIOU F., (2018), (sous la direction de Jacques Guillaume), Thèse de doctorat en géographie sur « Le monde Somali », Université de Nantes, pp 242-245.

GUYADER D., (2012), Thèse de doctorat en géographie sur « La Modélisation des activités humaines en mer côtière », Université de Bretagne Occidentale (UBO), 309 p.

HAERINGER P., (1965), L'agriculture en zone urbaine et suburbaine, Notes sur l'exemple de Brazzaville, Les relations entre villes et les campagnes en pays tropicaux, Paris, ORSTOM, Bulletin de liaison des Sciences Humaines, 68p.

HARDING A., PALSSON G., et RABBALLAND G., Mai 2016, « Ports et Transportes Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre : Les Défis à Relever », Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne, SSATP, n°84F, 4 p.

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, no 84F, 39p.

HEISBOURG F. et MARRET J.L., (2006), Le Terrorisme en France aujourd'hui, Paris, édition des Equateurs.

HEISBOURG F., 2001, Hyper terrorisme : La nouvelle guerre, Paris, Odile Jacob, 270 p.

HERUBEL M.A. (1931), Baleines et baleiniers : Etude de l'économie maritime, Revue maritime, pp 591-633.

ISALA H., (1981), La protection de l'environnement en Chine, Paris, CERDE, PUF, Travaux et recherches de l'IDPDUN (Nice), 69 p.

JEUNE AFRIQUE, Novembre 2015, Cameroun : Le terminal pétrolier de Kribi attribué à l'entreprise Canadienne Blaze Energy.

JEUNE AFRIQUE, Septembre 2018, Article issu du dossier « Afrique centrale : L'heure de la relance ? », Ports : Ces nouvelles portes maritimes d'Afrique centrale, publié par MALU-MALU MURIEL DEVEY, CASLIN OLIVIER ET MDADI OMER.

JEUNE AFRIQUE, (2016), Article sur le « Congo/Pointe-Noire vigueurs océanes », Infrastructures – Port de Pointe-Noire se réarme, publié par Tshintege LUBABU M.K.

JEUNE AFRIQUE, Novembre 2018, Golfe de Guinée : Des exercices militaires français pour lutter contre la piraterie et la pêche illicite, publié par Baudelaire MIEU - à Abidjan.

JEUNE AFRIQUE, 7 juillet 2011, Plus récemment « Côte d'Ivoire-Ghana : Vers la fin du conflit frontalier ? ».

JEUNE AFRIQUE L'INTELLIGENT, Novembre 2014, « Le Port Autonome de Pointe Noire », Comment le port de Pointe-Noire est devenu incontournable, n°2131, 56p.

JEUNE AFRIQUE L'INTELLIGENT, Octobre 2011, « Le Port Autonome de Pointe Noire », Déploiement des navires patrouilleurs, n° 2181.

JOURNAL GUARDIAN, (2020), La surpêche par les étrangers va-t-elle conduire les pêcheurs sénégalais à la piraterie ? ».

JOURNAL LE MARIN-OUEST-FRANCE, (2014/2021), Le port de Tanger-Med pulvérise les records en Afrique et en Méditerranée.

JOURNAL LE MONDE AFRIQUE (2019), avec l'Agence France Presse, Article publié le 27 décembre 2019 : Le pays (Congo), qui atteint des records de production pétrolière, se débat dans une crise économique depuis la chute des cours du brut en 2014.

JOURNAL LE MONDE, (2012), « Les Fonds Marins : Objet de Convoitise pour les Etats », 9 p.

JOURNAL LE MONDE (2020), Un cargo bétailler fait naufrage en mer de Chine, article publié le 04 septembre 2020.

JOURNAL LE QUOTIDIEN, Edition novembre 2013, Brazzaville menu principal, 658 conteneurs de marchandises enlevés Port Autonome de Pointe-Noire.

JOURNAL MAIL & GUARDIAN (2020), L'article du quotidien sud-africain sur la Piraterie dans le golfe de Guinée, Publié le 29 janvier 2020, et commenté par Benjamin DAUBEUF.

JOURNAL NATIONAL DU CONGO LES DEPECHES DE BRAZZAVILLE, et **Agence de presse** (Novembre 2013) pour information d'Afrique centrale, toute l'information du bassin du Congo.

JUMAINA SIDDIQUI, (2018), « Marine Sécurity and Ressources in Somalia », in Ellen Laipson et Amit Pandya (dir.), The Indian Ocean. Ressource and Governance Challenges, Stimson Center[838], 17 p.

KAMTO M., (1996), « Droit de l'Environnement en Afrique », Edicef/Aupelf, 261 p.

KAMTO M., (1996), Droit de l'environnement en Afrique, Vanves, Edicef, 416 p.

KANE K.A., (2011), Thèse de doctorat en Droit maritime sur « Les aspects juridiques de la gestion et de l'exploitation portuaires au Sénégal », Université de Nantes, 892p.

[838] Traduction : Jumaina Siddiqui, « Sécurité et ressources marines en Somalie », dans Ellen Laipson et Amit Pandya (réal.), L'océan Indien. Défis liés aux ressources et à la gouvernance, Centre Stimson.

KIM O., 2002, « la Gendarmerie dans la lutte antiterroriste », Revue de la gendarmerie, n° 205, 21 p.

KINFOUSSIA C., (2011), La situation juridique des pêches au Congo : Contribution à l'élaboration de l'esquisse sur la pêche maritime industrielle au Congo Brazzaville, Service de contrôle et du contentieux de la Direction de la Coopération et de la Législation, Secrétariat général à la Pêche, pp 76 - 81.

KLAUS V.G., BERNSTEIN J., HOSSAIN N. et al. (2017), Indice de la faim dans le monde 2017: Les inégalités de la faim: Synthèse, IFPRI[839], Synopses Global Hunger Index 2017, pp 1-8.

KLOTCHKOFF J.C., 2ème édition 2011, « Le Congo d'Aujourd'hui », Les éditions du Jaguar, pp 66-67.

KONISHI H., 2000, Formation of hub cities : Transportation cost advantage and population agglomeration, Journal of urban economics[840], 48 p et pp 1-28.

KONNINGS P., 2015, « The Anglophone Cameroon-Nigeria Boundary : Opportunities and Conflicts », African Affairs,[841] vol.104, n°415, pp 275-301.

KOUNGOU L., Octobre 2018, « Quand une Peninsula Petrolière Change de Mains», le Monde Diplomatique, 20 p.

KUPPER C. et MARGAUX V., (2014), Cartographie du pétrole en Afrique de l'Ouest, Note d'Analyse du GRIP, Bruxelles.

LABAYLE-COUHAT J., (1986), Flottes de combat 1986, Édition maritimes & d'outre-mer, 2 novembre 1986, ISBN 2-7373-2887-X, 890 p et 208 p.

LABRECQUE G., (2004), Les frontières maritimes internationales : Géopolitique de la délimitation en mer, Paris, L"Harmattan, 531 p.

LAFARGUE F., (2005), États-Unis, Inde, Chine : Rivalités pétrolières en Afrique, Cairn.info, n°216.

LANGEN P.W., (2007), Port competition and selection in contestable hinterlands, The case of austria, European journal of transport and infrastructure research[842], 7(1), pp 1-14.

[839] International Food Policy Research Institute.
[840] Traduction : Formation de villes-centres : avantage des coûts de transport et agglomération de la population, Revue d'économie urbaine.
[841] Traduction : La frontière anglophone Cameroun-Nigéria : opportunités et conflits », Affaires africaines.

LARAQUE A., MAHE G., ORANGE D., MARIEU B., HYDROL J., (2001), Spatiotemporal variations in hydrological regimes within Central Africa during the XXth century[843], 245p et pp 104-117.

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

LE JOURNAL DE L'AVIATION, Mai 2009, Article sur la société THALES ALENIA SPACE, « Congo-Brazzaville : Surveillance Maritime du Littoral », Offre technique, 33 p.

LELONG S., (2009), (José Léon SUAREZ, 1927), Assemblée de la Société des Nations sur la pêche, OpenEdition Journal, 1 p.

LE PENSEC L. et PINON H., 2007, Analyse stratégique : Âge et durée de vie des navires, Étude stratégique, 31 mars, 35 p.

LES ECHOS DU CONGO-BRAZZAVILLE, Février 2020, Inauguration des nouvelles infrastructures de Congo Terminal, Article publié par Bertrand BOUKAKA.

LES ECHOS DU CONGO-BRAZZAVILLE, Février 2020, Visite de travail à forte intensité économique à Pointe-Noire, Article publié par Bertrand BOUKAKA.

LES ECHOS DU CONGO-BRAZZAVILLE, Septembre 2020, Extraction illicite de sable au Congo, Article publié par Germaine MAPANGA.

LE ROUX S. et NOEL J., (2007), « Mondialisation et Conflits autour des Ressources Halieutiques », Ecologie et Politique, n° 34, pp 69-82 et 38 p.

LOBA E., (2018), Mémoire Master II, sur « La sécurité et la sûreté au Port de Port-Gentil », Université du Sahel, Dakar-Sénégal, pp 23-24, pp 36-37, 73 p, 75 p et 82 p.

LOZIER J.L., Préfet maritime de l'Atlantique et commandant de la zone maritime Atlantique, Bilan 2019 sur la piraterie et brigandage dans le monde, marine nationale française, 10 p et 13 p.

LUNTUMBUE M., (2011), Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, article du Groupe de Recherche et d'Information sur la Paix et la Sécurité (GRIP), 30 septembre, 4 p et 9 p.

[842] Traduction : Concurrence et sélection des ports dans les arrière-pays contestables, Le cas de l'Autriche, revue européenne de recherche sur les transports et les infrastructures.

[843] Traduction : Variations spatiotemporelles des régimes hydrologiques en Afrique centrale au XXe siècle.

LUNTUMBUE M., (2012), Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : Cadre et limites des stratégies régionales de lutte. Note d'Analyse du GRIP, 9 octobre, Bruxelles, 9 p, 15 p et 81 p.

LUNTUMBUE M., Décembre 2012, Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : Vers une stratégie régionale intégrée ? Note d'Analyse du GRIP, 8p.

LUNTUMBUE M., Octobre 2011, Le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND) – Fiche documentaire, Note d'Analyse du GRIP, Bruxelles.

MALAKI C., 2013 (sous la direction de Yolande BERTON OFOUEME), Thèse de doctorat en Géographie sur « Le port autonome de Pointe-Noire et son hinterland », Université Marien Ngouabi, pp 14-28 et pp 106-211.

MARCADON J., 1986, Le concept Avant-pays, approche méthodologique, ports et mers, in mélanges maritimes à VIGARIE André, Paradigme, Caen, 47 p.

MARCADON J., 2001, « Les Enjeux Atlantiques », Paris, Ellipses, 45 p.

MARCHES TROPICAUX, 2015, « L'Afrique doit opérer des changements majeurs pour entrer le XXIe siècle », n° 2867, 104 p.

MARINE NATIONALE CONGOLAISE, Archives 2010, La façade maritime atlantique du Congo.

MARINE NATIONALE FRANÇAISE, janvier 2008, « Interception du Blue Atlantic ».

MARRET J.L., (2002), Techniques du terrorisme, Paris PUF, Coll. « Défense et défis nouveaux », 2ème édition.

MARSAUD O., 24 Mars 2006, « Naufrage Mortel au Large du Cameroun ».

MASSENGO MALANDA P., (2018), Mémoire Master II sur « l'Évaluation des aspects de la sécurité et de la sûreté portuaire des pays de la CEEAC », Université Marien Ngouabi, Brazzaville-Congo, 18 p.

MARTINEAU F. et MARTIN E., (2004), Défense et sécurité : Le code ISPS, ADM, Tome IX.

M'BAKI HELU P., (2007), (sous la direction Martin NDENDE), Mémoire de Master II sur « Les Conséquences Environnementales de l'Exploitation Pétrolière dans le Golfe de Guinée », recherche Droit maritime et Océanique, Université de Nantes, 8 p et pp 17-18 et 34 p.

MBAN-OMONA D., Bilan juillet 2017, ancien Chef du Département Sécurité Sûreté Portuaire et Environnement, toujours en service dans le port à la Direction de l'Audit Interne, Note de synthèse à l'attention du Directeur Général relative à la mise en œuvre du Code ISPS au PAPN, 14 p.

MBOUNGOU VITRAULLE, (2010), La pêche illégale en Afrique : Une véritable menace pour l'économie africaine, Afrique Expansion, 3 novembre 2010, 20 p.

MERK O., HESSE M., 2012, The competitiveness of global port cities : The case of hamburg, Germany, OECD Regional development working papers[844], 2012/06, Paris.

MEULENBERGH J., (1968), Licencié en Sciences agronomiques, ancien Directeur à l'Institut de Géographique du Congo, Diffusion des eaux du fleuve Congo dans les eaux de l'Atlantique Sud, Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer, Classe des Sciences Techniques, N.S., XVI-6, Bruxelles, 5 p, 7 p, pp 25-26 et 37 p.

MICHEL P., (1996), « Impact des Hydrocarbures sur la Flore et la Faune Marines », Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, de l'IFREMER, 55 p et 58 p.

MIDDLETON R., Octobre 2008, «Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars», Chatham House, Briefing Paper, Africa Programme[845].

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.

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE, Février 2016, « Projet de Stratégie Nationale de la Sécurisation des Intérêts Congolais en Mer et sur les Voies Navigables », pp 2-3 et pp 6-8.

MIOSSEC J.M., (2016), Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM, Paris, L'Harmattan, pp 555- 556.

MITTERRAND F., (1981), Préface de l'ouvrage « La mer retrouvée : Pour "une politique socialiste de la mer », Club Socialiste du Livre, 6 p.

[844] Traduction : La compétitivité des villes portuaires mondiales : Le cas de Hambourg, Allemagne, Documents de travail sur le développement régional de l'OCDE.

[845] Le piratage en Somalie : Menaçant le commerce international, Nourrir les guerres locales, Chatham maison, document d'information, Afrique programme.

MOUELHI SAFOUANE, (2003), (sous la direction de Claude Michel), Thèse de doctorat en Sciences de l'eau, « Vers une chaîne cohérente de modèles pluie-débit conceptuels globaux au pas de temps pluriannuel, mensuel et journalier », Ecole nationale du génie rural, des eaux et des forêts, (Paris ; Nancy) France, 323 p.

MOUELHI S., MICHEL C. et ANDREASSIAN V., (2006), Linking stream flow to rainfall at the annual time step : The Manabe bucket model reviseted, Journal of hydrology[846], 1016/J. 2005.12.022. 328 p, pp 283-296.

MURPHY M., (2011), Piracy and maritime terrorism in the modern world, New-York : Columbia University Press, Article 13, Journal of Strategic Security, Vol 4, n°2, pp 28-30, 410 p.

NDENDE M., (2006), « Activités Pétrolières et Protection de l'Environnement Marin dans le Golfe de Guinée », Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, éd. Bajac-Meri, Janvier – Juin, pp 29-30.

NDIAYE MOUHAMADOU B., (2017), Trafic maritime : L'Afrique face à la modernisation de ses infrastructures portuaires et la gestion de l'insécurité maritime, 4 p.

NDOUTOUME NGOME J., (2018), « Terrorisme et Piraterie : Quelle Sécurité pour les Mers du Golfe de Guinée ? Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2018, 172 p, 176 p et 178 p.

NDOUTOUME NGOME J., (2010), « Terrorisme et Piraterie : Quelle Sécurité pour les Mers du Golfe de Guinée ? », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, 75 p, 170 p.

NGODI E., (2010), « Etat des Lieux de la Piraterie Maritime au Congo Brazzaville : Piste de Réflexion », Terrorisme et Piraterie : De Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé 2010, 34 p.

NGOUYA M., Juillet 2009, « La Criminalité en Mer », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n°1, 41 p.

N'GUESSAN N'GUESSAN, (2003), La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne, Document d'analyse SSATP, n° 3F, 52 p.

[846] Traduction : Lier le débit des cours d'eau aux précipitations au pas de temps annuel : Le modèle de godet Manabe révisé, Journal d'hydrologie.

NGUYEN QUOC D., DAILLER P. et PELLET A., (1987), Droit International Public, LGDJ, Paris, 3ème édition, 969 p.

NICHOLSON S.E., (2001). Climatic and environmental change in Africa during the last two centuries. In: desanker P. (ed.) Africa and global climate change. CR Special 8. Clim. Res.[847], 17 p et pp 123-144.

NTUDA E., (2010), « La Nouvelle Posture Géopolitique du Cameroun et la Lutte contre la Piraterie Maritime dans le Golfe de Guinée », Terrorisme et Piraterie : de Nouveaux Défis Sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, 77 pp.

NTUDA E., Mars 2010, De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Edition Friedrich Ebert Stiftung (FES), Presses Universitaires d'Afrique Bureau Yaoundé – Cameroun, pp 33-36.

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.

NZOUMBA D., (2018), Thèse de doctorat sur « Les Mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du Code ISPS dans les Ports : Cas du Port Autonome de Dakar », Université Cheikh Anta Diop, pp 55-57.

ODIER F., (1998), « La Sécurité Maritime : Une Notion Complexe, le Rôle des Organisations Internationales dans son Elaboration », ADM 1998, pp 235-243.

ODIER F., (2004), Conférence sur la sûreté maritime, 31 mars 2004.

OFOUEME BERTON Y., (2010), Le réalignement du chemin de fer Congo Océan : Un espoir (République du Congo), Revue de Géographie du Lardymes, Faculté de Lettres et Sciences Humaines, Université de Lomé, 39 p.

OGOULAT A.D., (1998), Thèse de doctorat en Géographie politique sur « La Géographie politique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (du Sénégal à l'Angola) », Université d'Angers, 623 p.

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.

[847] Traduction : Changement climatique et environnemental en Afrique au cours des deux derniers siècles. In : desanker P. (éd.) L'Afrique et le changement climatique mondial. CR Spécial 8. Clim. Rés

OGOULAT A.D., (2006), « Afrique Centrale et Golfe de Guinée : Géopolitique des Termes de l'Echange entre deux Regionymes Sous-contentieux », Enjeux, n°26, 9p.

OIL SPILL INTELLIGENCE REPORT, November 1997, «White Paper Series Africa vulnerable to Oil Spills, Especially from Tankers»[848], vol. I, n°7, pp 1-4.

OLAVARRIETE S. et ELLINGER A., (1997), Resource-based theory and strategic logistics research, International Journal of Physical, Distribution et Logistics Management, MCB University Press[849], 0960-0035, Vol 27, n°9/10, pp 559-587.

OMI GUIDE (2012), pour la sûreté maritime et du code ISPS, Edition 2012, pp 15-20, 137 p, pp 147-149, 194 p et 319 p.

ONDO NGUEMA R., (1981), Thèse de doctorat en Droit sur « Le Gabon et la mer : L'enjeu maritime d'un État africain côtier », Université de Bordeaux I, 368 p.

OYHAMBURU K.G., (2010), « Le retour d'une géopolitique des ressources ? », L'Espace Politique, OpenEdition, n°12, pp 7-9.

PACHAURI R.K. et REISEINGER, Bilan 2007, sur des changements climatiques, Contribution des groupes de travail I, II, III au quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), Genève, Suisse.

PAILLARD C.A., « Afrique Complexe et Contrastée », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°40, 71 p.

PARTENAIRES SECURITE DEFENSE, Bilan 2011, relatif à la lutte contre la piraterie maritime, Coopération de sécurité et de défense, n° 267, automne 2011, 27p.

PETRE-GRENOUILLEAU O., 1997, Les négoces maritimes français, XVIIe-XXe siècles, Belin Sup., in Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest, Persée 1998, n°1, pp 122-127.

POLITIQUE AFRICAINE, Décembre 2010, Gouverner la mer. Etats, pirates, sociétés : « Pécheurs Sénégalais Arraisonnés en Guinée-Bissau : Les Autorités s'Engagent à les Faire Libérer », Editions Karthala, n°116, 12 p.

POTTIER P. (coord.), CHADENAS C., CHOBLET C., POUILLAUDE A., STRUILLOU J.F. et TROUILLET B., (2007), La capacité d'accueil et de développement

[848] Traduction : Rapport de renseignements sur les déversements de pétrole, « Série de livres blancs L'Afrique vulnérable aux déversements d'hydrocarbures, en particulier des pétroliers ».

[849] Traduction : Théorie des ressources et recherche en logistique stratégique, Journal international de la gestion physique, de la distribution et de la logistique.

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.

POTTIER P., **CHADENAS C., POUILLAUDE A. et STRUILLOU J.F. (**2009), Évaluer la capacité d'accueil et de développement des territoires littoraux, Approche et méthode, DREAL des Pays de la Loire, pp 50-52 et pp 87-89.

PREZELIN B., (2012), Les Flottes de combat 2012, Rennes, Éditions maritimes et d'outre-mer, 5 décembre 2012, ISBN 978-2-7373- 5021-4, 1475 p et 365 p.

PRÉZELIN B., (2013), L'impressionnante montée en puissance de la marine chinoise.

RAFFESTIN C., (1980), Pour une géographie du pouvoir. Préface de Roger Brunet. Paris, Editions LITEC, Collection « Géographie économique et sociale ».

RAKE A., Août 2012, « Portrait d'un Continent Drogué », Courrier International Magazine.

RAPPORT (2011) de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

RAPPORT Afrique, Décembre 2012, Sur l'émergence de ce nouveau risque, lire « Le golfe de Guinée : La nouvelle zone à haut risque », International Crisis Group, rapport n°195.

SALEM Z., Décembre 2015, « Les Ecueils du Partenariat : L'Union Européenne et les Accords de Pêche avec l'Afrique » ; Politique Africaine, n°116, 23 p.

SALMON J. (dir.), 2001, Dictionnaire de Droit international public, Bruxelles Edition Bruylant/AUF, 212 p.

SARTRE P., (2014), « La piraterie du delta du Niger : L'abondance des ressources dans un Etat faible », in Battesti, Michèle, La piraterie au fil de l'histoire : Un défi pour l'Etat : Actes du colloque international, 9-12 Mai 2012, Université de la Rochelle, La Corderie Royale (Rochefort), pp 227- 232.

SEKA A.C., VALERO C. et al., (2017), Secteur privé et développement, Revue PROPARCO, Le secteur portuaire en Afrique, 6 p, 17 p et 20 p.

SERVIER J., 1987, Le Terrorisme, Paris PUF, coll. « Que sais-je ? », n° 1768, 3ème édition.

SHABBIR D.E., Article Juin 2013, AFRICOM : Protecting US interests disguised as military partnerships, Middle East Centre[850].

SIPRI YEARBOOK 2016 Armaments, Disarmement and International Security, Oxford University Press[851].

STECK B., 2013, Transport et développement des territoires : Editorial, Géotransports, n°1-2, pp 5-14.

STEFAN EKLÖF A., Décembre 2009, La piraterie maritime en Afrique contemporaine, Politique africaine n°116, 97 p.

SUMAN D., (2001), Case studies of coastal conflicts : Comparative US/European experiences, in ELSEVIER, Ocean and Coastal Management[852], n° 44, pp 1-13.

TAKOUGNADI N., mars 2008, « Golfe de Guinée : Trafics, Pollution, Menaces Terroristes. Quelle Stratégie de Coopération pour la Sécurité des Espaces Maritimes », Bulletin d'Etudes de la Marine, n°41, 99 p, 102 p et 108 p.

TANDONNET J., 2008, Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée, in Revue Maritime, pp 32-37.

TASSEL Y., 1997, « Le Droit Maritime-Un anachronisme », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Pédone, Tome XV, 151 p.

TCHOMTE D., MIENAHOU T., (2011), « Analyse comparative d'interfaces homme-machine mobiles et non mobiles pour le suivi et la simulation de navigations maritimes », Mémoire de Master II, Milieu maritime et opérations navales de l'Ecole navale de France, 6p.

TOPONA ERIC, Mars 2021, Article sur l'économie et le développement : Le Congo, un pays riche mais endetté.

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.

UKEJE C. et WULLSON MVOMO E., Décembre 2013, Approche africaine de la sécurité maritime : Cas du golfe de Guinée, Friedrich-Ebert-Stiftung (FES), 24 p et 39 p.

[850] Traduction : Ebrahim Shabbir Deen, AFRICOM : Protéger les intérêts américains déguisés en « partenariats militaires, centre moyen orient.
[851] Traduction : Annuaire 2016 Armements, désarmement et sécurité internationale, Presses de l'Université d'Oxford.
[852] Traduction : Etudes de cas de conflits côtiers : Expériences comparées USA/Europe, dans ELSEVIER, Gestion des océans et des côtes.

UNODC, Bilan 2012, sur les mesures de protection et de surveillance contre la drogue et le crime.

VAISSIÈRE R., (1974), Incidences biologiques de l'exploitation pétrolière en Méditerranée, Le Pétrole et la mer, Paris, PUF, 114 p et 117 p.

VAN DONGEN I.S., (2005/2020), Les cahiers d'outre-Mer, la vie économique et les ports de l'enclave de Cabinda (Angola), Edition Persée, 14 p, 18 p et 20 p.

VERLAQUE C., (1975), Géographie des transports maritimes, Paris Dion édition, pp 436-440.

VIGARIE A. (1979), Port de commerce et vie littorale, Hachette, pp 71-72, pp 77-81.

VIGARIE A. (1991), Echanges et transports internationaux, Paris, Sirey, deuxième Edition, 228 p.

VIRCOULON T. et TOURNIER V., (2015), Sécurité dans le golfe de Guinée : Un combat régional, Institut français des relations internationales, Cairn.info « Revue Politique étrangère » 2015/3 Automne, 161 p, pp 167-169.

WOLFERS A. (1962), Discord and Collaboration. Essays on International Politics, Baltimore (Md.), Johns Hopkings University Press.

XINHUA (Agence de presse nationale chinoise), 21 février 2014, « Des frontières maritimes du Togo désormais plus précises avec le Ghana et le Bénin voisins ».

YAKEMTCHOUK R., 1997, L'Afrique en droit international, coll. Bibliothèque de droit international, Tome LXIII, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence (LGDJ), 319p.

YAPO M.M., Décembre 2017, La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : Cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria. Programme de Bourses de recherche Nations Unies-Fondation du Japon 2016-2017, 18 p.

ZINSOU C., Juillet 2009, « Le MOU d'Abuja : Un Accord Administratif Pertinent Difficilement Appliqué dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n°1, 25 p.

Sites internet (webographie)

http://fr.wikipedia.org. (Commission du Golfe de Guinée).

https://www.lantenne.com/En-Afrique-de-l-Ouest-les-porte-conteneurs-grossissent-a-vue-d-oeil et https://www.agenceecofin.com/transport/les-travaux-de-construction-du-port-en-eau-profonde-de-caio-dans-la-province-de-cabinda (Construction des ports africains).

www.financialafrik.com-le-port-de-walvis-bay-nouveau-hub-logistique-regional (Performance logistique du port de Walvis-bay).

https://organismes.org/ (Classement-des-pays-producteurs-de-pétrole-en-Afrique).

https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouestet-centrale_business/2020/11/24/sogea-satom-olam-et-stoa-interesses-par-les-ports-secs-de-dolisie-et-beloko (Construction du port sec de Dolisie).

https://lesechos-congobrazza.com (Extraction intensive de sable au Congo).

www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html (Explication des termes hinterland et foreland).

www.econostrum.info/tags/Melloussa (L'implantation industrielle au Maroc).

www.africanbusinessjournal.info/article980 (La bataille-des-ports-focus).

www.JeuneAfrique.com/archivesthématiques (Le port de Pointe-Noire se réarme).

www.eiffage.com (Quais construits par Eiffage dans le port de Pointe-Noire).

http://www.fao.org/ (Projet FAO/COI/OMS/PNUE « WACAF», d'observation des pollutions marines à Pointe-Noire).

https://www.courrierinternational.com/article/la-lettre-de-leduc-piraterie-dans-le-golfe-de-guinee (La Piraterie dans le golfe de Guinée).

www.meretmarine.com (La montée en puissance de la marine chinoise).

www.portlagos.sn. (Transport de substances illicites).

www.environnement-afrique.info (L'entrée clandestine des substances illégales).

www.adiac-congo.com (Détournement de conteneurs de marchandises au PAPN).

http://www.afriqueavenir.org. (Arraisonnement des navires chinois au Cameroun).

http://www.premaratlantique.gouv.fr. (Marine nationale française).

www.wikipedia.org/wiki/Boat-people. (Explication du terme Boat-people).

http://www.afrik.com. (Immigration clandestine au Gabon).

http://www.rfi.fr. (Naufrage Mortel au Large du Cameroun).

http://ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=5562. (Trafics de migrants).

http://www.icc-ccs.org/. (BMI, piraterie et vols à mains armées).

http://www.lequotidien.sn/pêche-illégale-surpris-dans-une-zone-interdite-un-bateau-russesanctionné-par-la-marine. (Pêche illégale).

http://www.zegreenweb.com. (La surpêche favoriserait la piraterie en Afrique).

www.wcoomd.org (Organisation mondiale des douanes).

www.expertisefrance.fr/ficheprojet. (Des exercices français militaires pour la lutte contre la piraterie).

www.cggrps.com. (Commission du golfe de Guinée).

https://openknowledge.worldbank.org/ (Ressources minières du Congo).

https://www.dw.com/fr/le-congo-un-pays-riche-mais-endett (Le Congo, un pays endetté).
www.ambacongo-us.org (Nouvelles dispositions territoriales du Congo/Brazza depuis 2003).

www.bollore-ports.com (Nouvelles infrastructures de Congo Terminal).

www.journaldebrazza.com et www.adiac-congo.com (Le port de Pointe-Noire charge sa première cargaison de minerai de fer).

http://www.imo.org (Site de l'organisation maritime internationale).

http://www.diplomatie.gouv.fr. (Résolution du conseil de sécurité des Nations Unies sur un de surveillance des sanctions d'actes terroristes).

ANNEXES

Annexe 1 : La digue du port de Pointe-Noire.



Source : Cliché de Nice M. ISSANG, 2017.

Annexe 2 : Quelques matériels de remorquage et de pilotage. Source : Clichés de N. M. ISSANG, 2017.

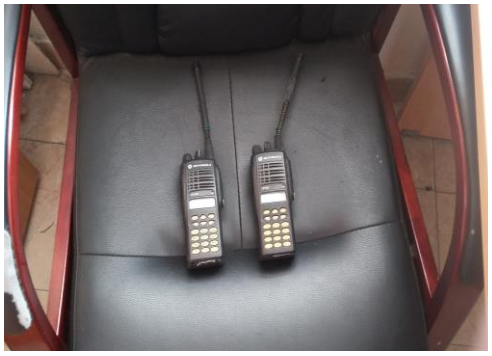


Pilotine ALIMA. Bateau pilote, vedette qui conduit le pilote à bord du navire qu'il va servir.



Remorqueur le BOUALI.

Annexe 3. Quelques matériels de communication et de contrôle. Clichés de N. M. ISSANG, 2017.



Vieillissement du matériel de communication appelé VHF.



Miroirs destinés pour la fouille des véhicules par les agents de sécurité. Mais qui ne sont malheureusement pas utilisés.

Annexe 4. Les agents d'entretien et l'insalubrité dans le port. Source : Clichés de Nice M. ISSANG, 2017.



Vieillissement des magasins de conservation des marchandises.



Peinture dégradée du bureau d'accueil des contrôles d'accès dans le port.



Insalubrité constatée dans le port de Pointe-Noire, précisément proche des magasins et du quai Mole. Ces déchets se retrouvent dans plusieurs recoins du port.



Le nettoyage de l'entrée du port.

Annexe 5. Signature d'une convention pour la construction d'un complexe agro-industriel dans le port, entre le Directeur sortant du port et le groupe SOMDIAA, à travers sa filiale la Société les Grands Moulins du Phare (SGMP), le 15 mai 2017. Source : Entre deux pointes, magasine d'informations du PAPN, août 2017, n° 16.

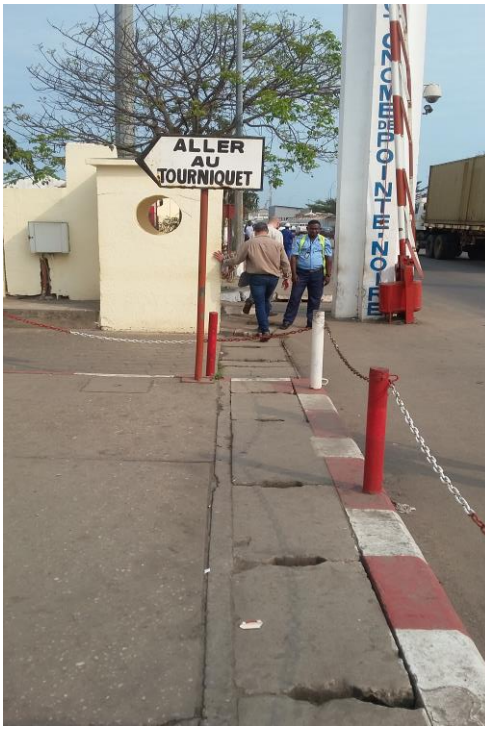


Annexe 6. Abandon du poste de contrôle d'accès par un agent de sécurité à bord d'un navire. Source : Cliché de Nice M. ISSANG, 2017.



Annexe 7. Tourniquet du port endommagé (image à gauche). Les piétons sont contraints de passer proche du grand barrage des véhicules pour accéder au port (image à droite). Source : Clichés de Nice M. ISSANG, 2017.





Annexe 8. Route nationale n°1 Pointe-Noire – Brazzaville.



Cette image se situe proche de la forêt du Mayombe. Longueur de la route 601 km. Source : La Congolaise des Routes, 2014.

Annexe 9. La réglementation sur la protection de l'environnement marin.

- La convention de Londres de 1933 relative à la conservation de la faune et de la flore à l'état naturel ;
- La convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles dite convention d'Alger de 1968, avec des objectifs presque similaires à la convention de Londres de 1933 ;
- La convention Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale entrée en vigueur le 21 décembre 1975. 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) ;
- 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 ;
- Signée à Rio 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 ;

- 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 ;
- Les conventions OILPOL 1954, MARPOL 73/78 et la convention CMB 1958 (Convention Montego Bay) qui, dans sa partie deux, se consacre entièrement à la protection et à la préservation du milieu marin ;
- Les conventions des mers régionales de l'Afrique : La convention de Barcelone de 1976 pour la protection de la Méditerranée (Afrique du nord) 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 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 ; etc.

Annexe 10. Libellé des conventions maritimes internationales approuvées par le Congo.

- La Convention des Nations Unies de 1948 créant l'Organisation Maritime Internationale puis les amendements de 1991 et 1993 de la même convention. C'est en 1975 que le Congo a ratifie cette convention ; - La convention relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (Safety of Life At Sea, SOLAS 1974) qui entre en vigueur au Congo le 10 décembre 1985 après l'avoir ratifiée le 10 septembre 1985 ; - La convention internationale sur les lignes de charge de 1966 (International Convention on Load Lines). Signée à Londres le 5 avril 1966 et entrée en vigueur le 14 aout 1984. Le Congo y a adhéré le 6 juin 1986 et est entrée en vigueur le 6 septembre 2006 ; - La convention internationale sur le jaugeage de 1969 (Tonnage convention). Signée à Londres le 23 juin 1969, cette convention est entrée en vigueur le 18 juillet 1982. L'adhésion du Congo à ladite convention remonte du 7 avril 2002 pour une entrée en vigueur sur le territoire national le 7 novembre 2002. Cette convention règle les principes relatifs à la détermination de la jauge des navires ; - La convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea). Signée à Londres le 20 octobre 1972 et entrée en vigueur le 15 juillet 1977. Cette convention fixe un ensemble de règles pour

prévenir l'abordage en mer et à cette fin, elle régit à l'instar du code de la route, la circulation maritime : les règles de barre et de route, les feux et la signalisation sonore et lumineuse. Le Congo y accédé le 7 janvier 1993 et entre en vigueur le même jour ; - La convention STCW (standards of training, certification and watchkeeping) en vigueur en 1984 relative aux formations maritimes, et aux brevets et titres de qualification maritime. Cette convention établit des normes minimales de formation professionnelle applicables aux équipages qui soient acceptables au niveau international. L'adhésion et l'entrée en vigueur de cette convention pour le Congo datent respectivement du 7 aout 2002 et du 7 novembre 2002 ; - La convention Recherche et Sauvetage de 1979 (Search And Rescue, SAR) relative à la recherche et le sauvetage en mer adoptée à Hambourg en 1979 entrée en vigueur en 1985. Elle a pour objectif la mise au point d'un plan international dans le cadre duquel les opérations de sauvetage des personnes en détresse en mer, quel que soit le lieu où elles se déroulent, seront coordonnées par une ou plusieurs organisations SAR sans tenir compte des frontières ; - La Convention relative à la facilitation du trafic maritime international de 1965 (Facilitation of International Maritime Traffic). La facilitation du trafic maritime international peut être appréhendée comme la simplification et l'harmonisation des procédures et des documents, l'optimisation des opérations physiques, des coûts et de l'information sur le trafic maritime international ; - La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL de 1973 (Convention for the Prevention of Pollution from ships) et les 5 annexes MARPOL 73/78 ; - Le protocole de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC PROT 1992). Ce protocole retient la responsabilité de plein droit du propriétaire du pétrolier pollueur et oblige ce dernier à constituer, pour indemniser les victimes, un fonds de limitation de responsabilité calculé selon l'importance du tonnage du navire concerné ; - Le protocole de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, FUND PROT 1992). Ce fonds de réparation est complémentaire à celui du fonds de limitation des responsabilités CLC et est estimé jusqu'à hauteur de 188 millions d'euros à ce jour ; 144 - La convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC 1976). Cette convention est l'instrument de référence sur la responsabilité civile pour le transport maritime ; - La Convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime (SALVAGE 1989) Cette

convention ; ratifiée par le Congo le 7 septembre 2004 et entrée en vigueur l'année suivante à la même date, complète les règles de la Convention de Bruxelles de 1910 en élargissant notamment le champ d'application de la notion d'assistance et précise les droits et obligations des parties au contrat d'assistance, notamment en matière de prévention de l'environnement ; - La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 ; OPRC 1990) ; - La République du Congo vient de franchir un pas déterminant dans le domaine maritime avec la promulgation de la loi n° 4-2008 du 30 janvier 2008 portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cette ratification intervient 26 ans après la signature de cette convention en 1982 ; - La convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer dite «Règles de Rotterdam» du 11 décembre 2008. La République du Congo a signé cette convention le 23 septembre 2009 à Rotterdam (Pays-Bas). Le Congo a ratifié cette convention par loi n° 11-2001 du 26 décembre 2001, autorisant la ratification de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg) ; - La charte africaine des transports maritimes de 1994. Le Congo signe cette charte le 26 mai 1999. Amendée à Durban (Afrique du Sud) du 12 au 16 octobre 2009, cette charte vise à mettre en application des politiques harmonisées de transport maritime capables de favoriser la croissance et le développement des flottes marchandes africaines, les infrastructures maritimes, la protection des intérêts des chargeurs, la facilitation du transport en transit, la protection du continent contre les menaces de sûreté et de sécurité maritimes ; - Et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and Port Security ISPS) est applicable en République du Congo depuis le 1er juillet 2004. Il vise à sécuriser les transports maritimes et éviter les attentats, ainsi que les actes illicites contre les navires ou les installations portuaires. Le port Autonome de Pointe noire est conforme aux exigences du code ISPS.[853]

ACCORDS MARITIMES REGIONAUX :

- Charte maritime d'Abidjan268 de 1975 dont le but est de doter la région d'une véritable politique maritime pour la région africaine de l'ouest et du centre. La création de l'OMAOC et la signature du MOU d'Abuja en 1999 sont comptés parmi les résultats pertinents de la mise en œuvre de cette charte maritime d'Abidjan et bien d'autres ; - Convention du 21 juin 1984 portant création du comité des pêches du golfe de guinée qui a pour objectif de

[853] http://www.congo-site.com/

coordonner, harmoniser et de développer l'exploitation des pêcheries, eu égard aux stocks communs se trouvant dans l' ensemble de leurs zones de pêche. - Convention d'Abidjan269 sur la coopération pour la protection, la gestion et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la région de l'Afrique de l'ouest et du centre ainsi que son protocole additionnel. Elle s'applique à la pollution par les navires, la pollution due aux opérations d'immersion, la pollution tellurique, la pollution résultant d'activités liées à l'exploration et à l'exploitation du fond de la mer et la pollution d'origine atmosphérique et trans-atmosphérique ; - Le règlement n° 03/01-UEAC-088-CM-06 du 3 aout 2001 portant code communautaire révisé de la marine marchande des pays de la CEMAC régissant le droit du transport maritime dans la sous-région Afrique centrale. Ce code, récemment amendée, constitue un instrument juridique performant en matière de transports maritimes pour les pays de la CEMAC. Il devrait favoriser à la fois l'harmonisation et la modernisation des législations maritimes des pays membres de la communauté. Elle permettra de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté maritimes dans la CEMAC ; - Et l'accord multilatéral signé par les Etats de la région SAR du Nigeria en 2008. Il constitue le cadre juridique devant régir l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse dans les eaux maritimes de la région SAR d'Afrique de l'ouest et du centre.[854]

ACCORDS MARITIMES BILATERAUX

- Séparés par le majestueux fleuve Congo, La République du Congo et la République Démocratique du Congo disposent des relations de coopération dans le domaine maritime. Cet accord maritime a été signé le 27 novembre 2000 à Brazzaville ; - Protocole d'accord de pêche entre le Congo et le Gabon du 9 novembre 1982[855] dans lequel les navires de pêche de l'un et de l'autre Etat peuvent pratiquer la pêche dans les eaux sous juridiction de l'un ou l'autre pays ; - le Congo avait signé avec la Chine un accord sur les transports maritimes attribuant aux navires des deux pays le traitement de la nation la plus favorisée en 1962[856]. L'article 2 de cet accord précise que « quant aux navires mentionnées dans l'article premier et à leurs équipages, lors de leur navigation dans les eaux territoriales de l'autre partie, ainsi que lors leur entrée, sortie ou mouillage dans ses ports, les deux parties contractantes s'attribueront l'une et l' autre le traitement de la nation la plus favorisée, qui devra être également appliqué à la perception des impôts ; taxes et frais à l'observation des règlements et formalités concernant les douanes, la quarantaine et les ports ; - La République du Congo et la

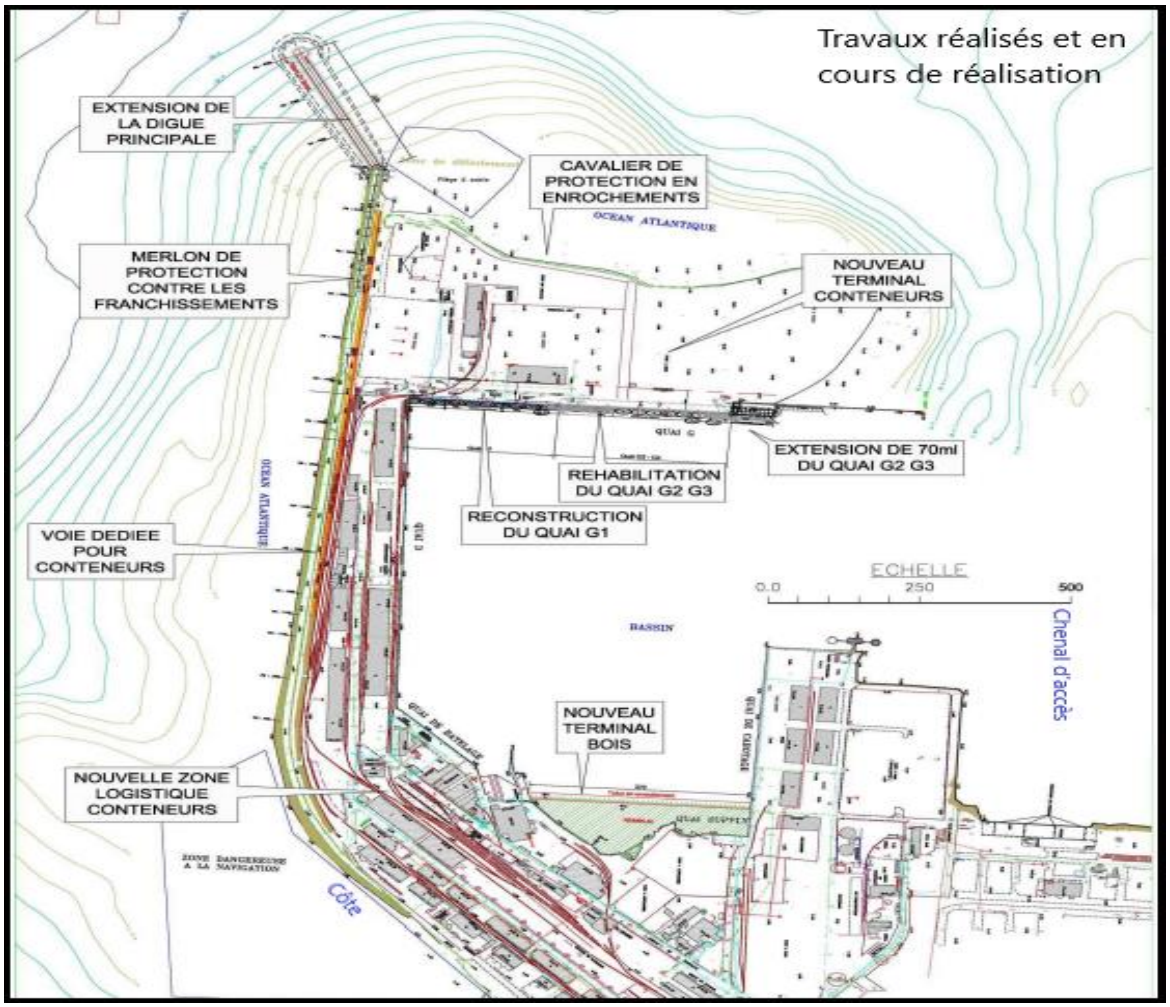
[854] http://www.congo-site.com/
[855] C. BATOUDILA, op cit, p.65.
[856] Cf. Le journal officiel du Congo en date du 1er décembre 1962, p.885.

France disposent d'un accord de coopération maritime signé en 1974. La partie congolaise vise une assistance française dans le domaine de la sécurité maritime et de l'administration des gens de mer ; - Le protocole d'accord relatif aux transports maritimes et aériens[857] conclu entre le Congo et la République Fédérale de l'Allemagne poursuit la même logique avec l'accord relatif à la Chine (de 1962) ; - Le Royaume du Maroc et le Congo sont liés par un accord maritime, signé le 23 février 2009 en terre marocaine. Il vise à établir et promouvoir les relations maritimes entre les deux pays, à assurer une meilleure coordination du trafic maritime bilatéral et du transport maritime y afférent, à développer la coopération technique en matière de formation, d'assistance et d'échanges d'informations maritimes ; - L'accord maritime entre le Congo et l'Algérie a été signé le 27 mai 2006 à Alger. Cet accord de coopération maritime prévoit la formation des cadres congolais à l'Institut supérieur maritime (ISM) de Bou-Ismail en Algérie, la promotion et le développement de la navigation maritime, la mise au point d'une politique unifiée basée sur le principe de la participation et de la complémentarité entre les flottes des deux pays ; - L'accord maritime entre le Congo et l'Italie a été signé en septembre 2006 à Brazzaville. Cet accord prévoit au-delà de la coopération, la formation des cadres congolais du secteur maritime, les échanges d'expériences et d'informations. Cet accord vise également à assurer la sécurité et la sûreté de la navigation maritime sur la base des normes régissant le transport maritime international ; et - L'accord de coopération maritime signé par le Congo et le Nigeria en 2001 met un accent sur les échanges d'expériences et la formation des cadres congolais à l'académie maritime d'Oron (Nigeria) ;

Aux accords ci-dessus officiellement signés s'ajoutent les accords en cours de signature suivants : - La Namibie et le Congo ont engagé la procédure de signature d'un protocole d'accord depuis mars 2009 sur la pêche. Les engagements pris porteront à la fois sur les échanges économiques entre les deux pays en matière de production halieutique mais aussi sur la formation des futurs pêcheurs. L'objectif est de développer une véritable filière de la pêche et de l'aquaculture au Congo ; - Accord maritime entre le Congo et l'Afrique du Sud en chantier depuis 2005. Cet accord, normalement prévu être signé en mai 2009, permettra l'échange d'expériences entre les deux pays en matière de formation du personnel maritime, de contrôle des navires et de sécurité maritime ; - Et la République du Congo et le Brésil entendent conclure un accord maritime depuis avril 2009.[858]

[857] Cf. Le journal officiel du Congo en date du 15 décembre 1964, p.1009.
[858] http://www.congo-site.com/

Annexe 11. Travaux réalisés et en cours de réalisation au port Pointe-Noire. Source : Etude de faisabilité (2005) du programme prioritaire d'investissement au port.





Source : Marine traffic.

Annexe 12. Usages et activités maritimes/littorales dans le département de Pointe-Noire. Source : Notes personnelles pendant nos enquêtes sur le terrain.

USAGES	ACTIVITES
Transport maritime	Développement portuaire (infrastructure et terre-plein). Aide à la navigation (balisage du chenal d'accès portuaire). Transport des denrées.
Exploitation des espaces littoraux	Industrialisation du littoral Loisirs et commerces
Exploitation des ressources halieutiques et minérales	Pêche maritime artisanale. Extraction de sables.

Annexe 13. Détails sur les aires protégées au Congo.

Source : https://www.petitfute.com/p114-congo-brazzaville/guide-touristique/c13995-survol-du-congo.html

Parc national d'Odzala-Kokoua. Situé au nord-ouest du bassin du fleuve Congo, dans la région de la Cuvette à 500 km de Brazzaville, il est le plus grand parc animalier du Congo, de par la diversité de son biotope, D'une superficie d'environ 250 000 hectares, il a été créé en 1935. Sa partie sud se caractérise par un paysage mélangé de savanes arborées et d'îlots forestiers. La diversité végétale du parc national d'Odzala abrite une faune riche, incluant des espèces purement forestières (céphalophes - une variété d'antilopes -, bongos, gorilles, chimpanzés, cercopithèques), des espèces vivant à la fois en savane et en forêt comme gorille, l'éléphant et le buffle de forêt, et des espèces purement savanicoles (lions et léopards). Très peu fréquenté, il reste un site exceptionnel.

Parc national de Conkouati Douli. Sur la côte Atlantique du Kouilou, en bordure de la frontière gabonaise, se trouve la lagune de Conkouati. Située à une centaine de kilomètres au nord de Pointe-Noire, cette lagune présente la particularité d'être ouverte sur l'océan et d'accueillir aussi bien des poissons d'eau douce que d'eau salée. Son intérêt consiste en la présence de lamantins et de tortues de mer, parmi lesquelles la tortue luth, la plus grosse espèce de tortue marine connue, pouvant atteindre 2 m pour 350 kg et dont le parc de Conkouati représente la deuxième zone de nidification au monde. Les mammifères sont également très présents, de l'éléphant au chimpanzé, en passant par les buffles et antilopes. La World Conservation Society gère avec le Ministère du Tourisme et de l'environnement.

Parc national de Nouabalé-Ndoki. Situé dans la Sangha, cogéré par la WCS et le ministère de l'Economie forestière, ce parc est un des rares exemples d'écosystème forestier totalement vierge d'implantation humaine, un complexe d'aires protégées, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco en 2012 impliquant en plus du Congo, le Cameroun et la République de Centrafrique, soit au total 746 309 ha de forêt tropicale qui abrite quelques-unes des plus grandes populations de gorilles et chimpanzés en Afrique.

Réserve de la Léfini - Lésio Louna. Réserve de faune de la Léfini. Dans la région des plateaux Batéké, à deux heures de route goudronnée de Brazzaville, s'étendent 650 000 hectares de collines classées en 1951 comme réserve de faune. Aujourd'hui il est bien difficile d'y voir les quelques animaux restant, un braconnage massif pendant de trop longues années ayant entraîné ce dépeuplement. Des spécimens subsistent néanmoins (buffles, potamochères...), mais la région prévaut surtout par la beauté de ses paysages.

Réserve de Lésio Louna Sud Léfini. Etablies à la fin des années 1990 sur une portion au sud de la réserve de la Léfini, la réserve de Lésio Louna et du Sud-Ouest Léfini abritent le projet de protection des gorilles mis en place par la fondation Aspinall. Cette majestueuse réserve où alternent rivières, collines, savanes et forêts saisonnièrement immergées.

Réserve de la Nyanga et du Montfouati. Les réserves de faune du Montfouati, situées au sud-ouest du Congo, couvrent environ 50 000 hectares d'un paysage d'une grande diversité : collines, plaines et montagnes. Traversé par la rivière Nyanga, et la présence en nombre de grands animaux tels qu'éléphants, potamochères, panthères et buffles, sans oublier les gorilles et chimpanzés, mandrilles, colobes etc. font de cette réserve l'une des toutes premières du Congo. On y accède en quittant Dolisie en direction de la frontière gabonaise.

Réserve communautaire du lac Télé. La réserve est établie sur 4 400 km² autour de ce monocle perdu dans la forêt de la Likouala qu'est le lac Télé. Elle est supposée abriter les plus vastes communautés de gorilles des plaines du Congo ainsi que le Mokélé-Mbembé, le Nessus congolais. Ce dernier-né des espaces cogérés par la WCS et le ministère de l'Economie forestière a pour vocation la recherche scientifique, le développement communautaire et la mise en place d'activités écotouristique.

Annexe 14. Le renforcement de la lutte contre la pollution marine au Maroc.

Le Plan d'Urgence National de Lutte contre les Pollutions Marines Accidentelles (PUN)

En vue de faire face aux pollutions accidentelles massives ou aux menaces sérieuses de pollution, massive affectant ou susceptibles d'affecter les eaux marines relevant de la souveraineté ou de la juridiction nationale ainsi que le littoral marocain (et ses intérêts connexes), il est institué un plan d'urgence dénommé " Plan d'urgence national de lutte contre la pollution marine accidentelle ".

Le Plan d'urgence national de lutte contre la pollution marine accidentelle " constitue le recueil des informations, directives et instructions nécessaires permettant aux pouvoirs publics de prévenir ou de combattre, dans les meilleurs conditions, toute pollution marine massive par les hydrocarbures et autres produits nocifs, menaçant l'environnement marin et le littoral national.

Le plan d'urgence national comporte des dispositions visant à assurer :

- la mise en place d'un système approprié de détection et d'alerte en cas de pollution marine massive ;
- l'organisation rapide, efficace et coordonnée des actions de prévention et de lutte, et en définir les principaux éléments notamment par une gestion rationnelle des moyens de lutte, la répartition des responsabilités et des tâches, le recensement des zones les plus sensibles à protéger en priorité et des sites de stockage pour les produits récupérés ;
- la coopération internationale et à faciliter l'assistance mutuelle si une telle assistance est sollicitée ou si le Maroc est engagé en raison des accords auxquels il est partie dans une action de coopération internationale ;
- la gestion comptable des opérations en vue d'une indemnisation ultérieure éventuelle ;
- la gestion du stock de produits et d'équipements anti-pollution ainsi que la mise à jour de l'inventaire des moyens disponibles en personnel et en matériels ;
- la formation et l'entraînement du personnel qualifié en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine massive par les hydrocarbures et autres produits nocifs.

La responsabilité générale de la préparation à la lutte et de la conduite de la lutte contre les pollutions marines accidentelles massives appartient à l'autorité gouvernementale chargée de la protection de l'environnement est désignée à ce titre coordonnateur national.

Le décret n° 95-717 du 10 rajeb 1417 (22 novembre 1996), instituant le PUN et son arrêté d'application n° 3-3-00 du 17 joumada I 1424 (16 juillet 2003), développent une organisation au niveau national et au niveau local, en désignant le Département de l'Environnement comme Coordonnateur National et les Gouverneurs Coordonnateurs Locaux et répartie les tâches et les attributions entre les départements concernés selon leurs prérogatives.

Les structures du PUN :

Au niveau national la responsabilité général de la lutte contre la pollution marine accidentelle est confié au Département de l'environnement, ce dernier a pour mission d'animer et de coordonner les actions préventives et de lutte entre les Départements concernés par le PUN et de développer et renforcer la coopération Internationale, régionale et sous régionale en matière de pollution marine accidentelle.

A cet effet, le département de l'Environnement s'est doté d'un Service Stratégie d'Intervention qui joue le rôle du secrétariat permanent du Plan. Ce service contribue à la réalisation des projets de prévention et de mise à jour du PUN, de formation du personnel, ainsi qu'à la mise en œuvre d'actions de sensibilisation.

Au niveau local la responsabilité de la lutte en mer et à terre est confiée au Gouverneur de la Préfecture ou de la Province nommé Coordonnateur Local.

En mer, les opérations de lutte sont confiées à l'Inspection de la Marine Royale. Dans l'exercice de ses fonctions, elle collabore étroitement avec les départements suivants : La Marine marchande, l'Agence Nationale des Ports, les Pêches Maritimes, La Gendarmerie Royale, les Forces Royales Air.

A terre, les opérations de lutte sont confiées à la Direction Générale de la Protection Civile. Dans l'exercice de ses fonctions, elle collabore étroitement avec les départements suivants : l'Equipement (transport), l'Environnement, la Gendarmerie Royale, les Forces Armées Royales.

Les centres de stockage des équipements

Au nombre de deux, installés au Port de Mohammedia et au port de Nador gérés par l'Agence Nationale des Ports, ils stockent et entretiennent le matériel et peuvent intervenir à tout moment en cas de déclenchement du PUN.

Les stocks de matériel et leur mise en œuvre

Le Maroc s'est doté de tels matériels en priorité pour le PUN, mais il peut être utilisé pour participer à des opérations de lutte contre des marées noires survenues à l'étranger dans le cadre des conventions Internationales, des Accords Régionaux ou sous- régionaux.

Exercices de Simulation du PUN

Les exercices de simulation du PUN, baptisé SIMULEX, s'effectue chaque deux ans afin d'entraîner les intervenants à lutter contre la pollution marine accidentelle.

Les objectifs de l'exercice de simulation sont :

- Tester les procédures prévues par le PUN

SUITE.

- Déployer les équipes d'intervention en mer et à terre en conduisant le dispositif de lutte
- Spécifier les moyens techniques et logistiques à mettre en œuvre
- Renforcer la coordination interdépartementale
- Eviter un éventuel dysfonctionnement en cas de pollution réelle
- Identifier et combler les lacunes du PUN
- Mettre à jour le PUN

L'exercice s'articule autour du scénario d'intervention et de lutte simulant les événements suivants :

- Sauvetage des vies humaines en péril
- Extinction de feu sur un pétrolier en avarie
- Intervention pour lutter contre un déversement d'hydrocarbure à travers des opérations de confinement et de récupération
- Protection des côtes menacées par la pollution

Les zones d'exercices de simulation du PUN :

- Simulex 2002 au large des côtes de Mohammedia, Simulex 2004 au large de Nador, Simulex 2006 au large d'Agadir, Simulex 2008 au large de Nador, Simulex 2010 au large de Tanger, Simulex 2012 au large de Jorf Lasfar, Simulex 2014 au large de Tanger-Med

En tant que Coordonnateur National du Plan d'Urgence National, le Ministère délégué chargé de l'Environnement est en cours de réaliser une étude d'évaluation du système national de lutte contre la pollution marine accidentelle pour actualiser le Plan d'Urgence National.

SOURCE : http://www.environnement.gov.ma/fr/strategies-et-programmes/prevention-risques. Ministère de l'énergie, des mines et de l'environnement du Maroc.

Annexe 15. Montée conjointe pour le contrôle du navire après son accostage. Clichés de Nice M. ISSANG, 2017.





Liste des cartes et des figures

Carte 1. Localisation de la zone d'étude, la ville de Pointe-Noire. **Page 17**

Carte 2. Les pays voisins de la République du Congo pris pour comparateur. **Page 32**

Carte 3. Localisation du Congo (du Port de Pointe-Noire) dans le golfe de guinée. **Page 64**

Carte 4. Le bassin hydraulique du fleuve Congo. **Page 70**

Carte 5. La façade maritime atlantique du Congo. **Page 71**

Carte 6. Découpage de la zone maritime de la CEEAC dans le cadre de la stratégie. **Page 72**

Carte 7. Les axes maritimes du Congo vers son foreland, du PAPN aux autres Ports maritimes du monde. **Page 78**

Carte 8. Les corridors routiers en Afrique Centrale. **Page 111**

Carte 9. Réseau routier Congo – Gabon. **Page 116**

Carte 10. Réseau routier Congo – RCA. **Page 117**

Carte 11. Réseau routier Congo – Cameroun. **Page 118**

Carte 12. Les voies ferrées en Afrique centrale. **Page 120**

Carte 13. Les organisations régionales en Afrique centrale. **Page 124**

Carte 14. Les zones de risques de piraterie, de brigandage et de terrorisme dans le monde. **Page 146**

Carte 15. Evolution du nombre d'événements (piraterie et brigandage) en 2019 dans le golfe de guinée. **Page 149**

Carte 16 et 17. Piraterie dans le golfe d'Aden. **Page 197**

Carte 18. La subdivision des zones de la CEEAC. **Page 206**

Carte 19. Les Etats membres de la Commission du golfe de Guinée. **Page 217**

Carte 20. Les frontières maritimes en Afrique Centrale. **Page 232**

Carte 21. Comparaison des opérateurs internationaux en Afrique Centrale. **Page 286**

Carte 22. Les principaux ports concurrents du Port de Pointe-Noire. **Page 291**

Carte 23. Les principaux gisements de pétrole en Afrique centrale et les actes de piraterie freinés par les forces navales étrangères françaises. **Page 309**

Carte 24. Les caractéristiques de la baie de Pointe-Noire dans le département du Kouilou. **Page 348**

Carte 25. Implantation des pêcheurs, des commerçants et des conflits dans le département du Kouilou, au Sud du pays. **Page 356**

Carte 26. La réserve visitée (Conkouati Douli) dans le département du Kouilou. **Page 359**

Figures

Figure 1. Evolution des concepts sécurité et sûreté par rapport aux évènements du 11 septembre 2001. **Page 25**

Figure 2. Les différentes étapes de la méthode d'analyse. **Page 35**

Figure 3. Explication schématique de l'hinterland. **Page 75**

Figure 4. Explication schématique du foreland. **Page 77**

Figure 5. Facteurs influençant l'ensablement des eaux territoriales congolaises. **Page 90**

Figure 6. Illustration des outils de travail d'une salle conduite des Opérations du Centre Opérationnel Marine. **Page 212**

Figure 7. Organigramme du Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande. **Page 243**

Figure 8. Types de contrats entre le Port de Pointe-Noire et les acteurs privés. **Page 249**

Figure 9. Le Port de Pointe-Noire au cœur de la chaîne logistique. **Page 284**

Figure 10. Impact total du PAPN sur l'économie congolaise. **Page 304**

Figure 11. Source favorisant la persistance des actes malveillants. **Page 322**

Figure 12. L'ensablement et l'envasement dans le port de Pointe-Noire : Piège à sable. **Page 346**

Figure 13. Les enjeux de la sécurité de l'environnement. **Page 357**

Liste des photographies et des planches

Image 1. Remise d'un badge visiteur dans le bureau d'accueil. **Page 46**

Images 2, 3. Le tourniquet passage obligatoire pour tout piéton souhaitant entrer dans le port. **Page 46**

Image 4. Le mirador, un édifice permettant une vue générale sur les sites portuaires. **Page 47**

Images 5 – 8. La remise d'un badge quai mole par un agent de la société Strataegis. **Page 47/48**

Image 9. Illustration d'un détecteur à métaux. **Page 49**

Image 10. Illustration d'un miroir de contrôle. **Page 49**

Images 11, 12. Illustration de la vente de denrées alimentaires à proximité du Port de Pointe-Noire. **Page 50**

Images 13, 14 et 15. Le terre-plein récent dans le Port de Pointe-Noire gagné sur la mer. **Page 87**
Image 16. L'inauguration des nouveaux quais dans le port. **Page 87**
Image n°17. Un objet non identifié proche du port de Brazzaville déporté par ce phénomène d'ensablement. **Page 91**
Image 18. Route Pointe-Noire – Cabinda. **Page 119**
Images 19, 20. Pêche illicite sur les eaux territoriales congolaises. **Page 127**
Image 21. Opération de destruction d'armes. **Page 130**
Images 22, 23. Pirates observés à Togo et au Bénin avec le même équipement. **Page 151**
Image 24. Vol de baril perpétré par des pirates. **Page 152**
Images 25, 26. Arrestations des pirates au large de douala proche du Nigéria. **Page 155**
Images 27, 28. Illustration des forces opérationnelles en Somalie. **Page 200**
Image 29. Accord entre les USA et le gouvernement congolais pour la formation des forces navales. **Page 213**
Images 30, 31 et 32. Illustration de la formation des forces navales. **Page 213**
Image 33. La route de l'intégration, qui relie Brazzaville et Yaoundé. **Page 290**
Images 34 et 35. Trafic maritime du port de Kribi au Cameroun. **Page 298**
Image 36. L'entrée du nouveau terminal à conteneur du port de Kribi. **Page 299**
Image 37. Le nouveau terminal à conteneur du port de Kribi. **Page 300**
Image 38. Localisation du lieu de construction du port sec de Dolisie au Congo. **Page 302**
Image 39 et 40. Le manioc à l'état brut. **Page 313**
Image 41 et 42. La transformation du manioc. **Page 313**
Image 43 : Localisation du port de Tanger-Med. **Page 316**
Image 44. L'une des arrestations d'un intrus dans le port. **Page 338**
Image 45. Phénomène d'ensablement dans le port de Pointe-Noire. **Page 343**
Image 46. Les deux balises du port de Pointe-Noire. **Page 344**
Image 47. Entrée et sortie des navires dans le port, sur le chenal d'accès. **Page 345**
Image 48. Pollution des côtes de Pointe-Noire. **Page 352**
Image 49. Pollution par la pêche artisanale. **Page 352**
Image 50. Pollution côtière par l'accumulation des déchets sur la plage de P/N. **Page 352**
Image 51. : La pêche artisanale dans le département du Kouilou. **Page 352**
Images 52 et 53. Exploitation intensive de sable. **Page 353**
Images 54 et 55. Conséquences d'extractions intensives de sable dans les quartiers périphériques du Congo. **Page 354**

Image 56, 57 et 59. Parc visité dans le Sud du Congo. **Page 359**
Image 58. Villageois habitants proche de la réserve. **Page 359**
Images 60 et 61. Pollution des hydrocarbures sur les plages de Pointe-Noire. **Page 360/361**
Image 62. Changement de la couleur d'eau et des plantes par la pollution d'exploitation pétrolière. **Page 360/361**
Image 63. Pollution des quais du port par multiples déchets. **Page 360/361**
Images 64 et 65. Erosion pluviale des quartiers de P/N. **Page 364**

Planches

Planche 1. Contrôle des accès à l'entrée principale et dans le port. **Page 46**
Planche 2. Terre-plein dans le port de Pointe-Noire. **Page 87**
Planche 3. Illustration de l'exercice Obangame Express dans le golfe de Guinée. **Page 213**
Planche 4. Vue d'ensemble des travaux en cours au Port de Kribi. **Page 299**
Planche 5. Le manioc à l'état brut et sa transformation au Congo. **Page 313**
Planche 6. Activités commerciales et pêche artisanale sur le littoral de Pointe-Noire. **Page 352**
Planche 7. Extraction illicite de sable au Congo. **Page 353**
Planche 8. Conséquences d'extractions intensives de sable. **Page 354**
Planche 9. Réserve nationale de Conkouati Douli. **Page 359**
Planche 10. Plusieurs types de pollutions sur les eaux marines congolaises. **Page 360/361**
Planche 11. Inondation des quartiers de Pointe-Noire causée par les pluies diluviennes. **Page 364**

Liste des tableaux et des graphiques

Tableaux

Tableau 1. Les indicateurs et les variables à analyser pour la compréhension de la sécurité et de la sûreté maritimes au Port Autonome de Pointe-Noire. **Page 38**
Tableau 2. Autres défaillances liées aux ressources humaines. **Page 60**
Tableau 3. Typologie des sites portuaires d'Afrique Centrale. **Page 86**
Tableau 4. La sédimentation dans quelques ports d'Afrique Centrale. **Page 89**
Tableau 5. Enlèvement dans le golfe de guinée. **Page 150**
Tableau 6. Analyse de la piraterie et du brigandage par État côtier. **Page 158**
Tableau 7. Récapitulatif de la sécurité et de la sûreté au Port de Pointe-Noire. **Page 162**

Tableau 8. Profil des principaux acteurs opérationnels. **Page 214**
Tableau 9. Quelques tensions maritimes dans la zone CEEAC. **Page 233**
Tableau 10. Récapitulatif du cadre juridique régional pour la sécurisation du transport maritime. **Page 239**
Tableau 11. Récapitulatif du cadre juridique de la République du Congo pour la sécurisation du transport maritime. **Page 276**
Tableau 12. Les infrastructures d'accueil des navires au port de Pointe-Noire. **Page 287**
Tableau 13. Cargaisons manutentionnées au Port de Pointe-Noire en millier de tonnes. **Page 289**
Tableau 14. Comparaison du Port de Pointe-Noire avec les ports concurrentiels. **Page 292**
Tableau 15. Aperçu sur l'analyse de la concurrence du Port de Pointe-Noire. **Page 294/295**
Tableau 16. Effets induits par secteur. **Page 304**
Tableau 17. Résumé comparatif du port de Pointe-Noire et de Tanger-Med. **Page 319**
Tableau 18. La marine nationale congolaise. **Page 335**
Tableau 19. Répartition de la pêche maritime au Congo. **Page 355**
Tableau 20. Indicateurs et variables de la sécurité portuaire et maritime. **Page 367**
Tableau 21. Indicateurs et variables de la sûreté portuaire et maritime. **Page 367**
Tableau 22. Aperçu des niveaux d'insécurité au Port de Pointe-Noire. **Page 368**
Tableau 23. Conclusion des niveaux d'insécurité analysés au Port de Pointe-Noire. **Page 371**
Tableau 24. Tableau synoptique des solutions proposées pour l'amélioration de la sécurité, de la sûreté, et de l'économie maritimes au Congo. **Page 372**

Graphiques

Graphique 1. Événements de piraterie et de brigandage dans le monde. **Page 147**
Graphique 2. Nombre d'événements dans le golfe de guinée : Piraterie et brigandage. **Page 149**
Graphique 3. Bunkering dans le golfe de Guinée et prix du baril de pétrole. **Page 151**
Graphique 4. Répartition du trafic en transbordement par pays. **Page 288**
Encadré 1. Le port de Tanger-Med un. **Page 318**

Tables des matières

Dédicace. **Page 2**

Remerciements. **Page 3**

Résumé. **Page 5**

Abstract. **Page 6**

Sommaire. **Page 7**

Liste des acronymes et des abréviations. **Page 8**

Introduction générale. **Page 11**

Première partie. L'INSECURITE MARITIME AU PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE (REPUBLIQUE DU CONGO). **Page 41**

Chapitre 1. Les atteintes à la sécurité maritime au port autonome de Pointe-Noire et dans la sous-région. **Page 43**

Section 1. La sécurité intérieure du Port Autonome de Pointe-Noire. **Page 44**

1.1. L'insuffisance des moyens techniques. **Page 52**

1.2. L'insuffisance d'une ressource humaine qualifiée. **Page 58**

1.3. L'insuffisance d'un environnement de qualité. **Page 61**

Section 2. La sécurité de la navigation maritime au Port de Pointe-Noire et dans la sous-région. **Page 63**

2.1. La situation géographique du PAPN est-elle un handicap à sa sécurité ? **Page 64**

2.2. Présentation du littoral Congolais et ses risques sécuritaires. **Page 70**

2.2. 1. Données physiques de l'espace maritime. **Page 71**

2.2. 2. Atouts économiques du littoral congolais. **Page 72**

2.2. 2-A. Le PAPN : Port stratégique de la sous-région. **Page 73**

2.2. 2-B. Congo Terminal. **Page 74**

2.2. 3. L'arrière-pays et l'avant-pays du Port Autonome de Pointe-Noire. **Page 74**

2.3. Le double enjeu : Le hub et l'hinterland en Afrique Centrale. **Page 78**

2.3. 1. Le réseau routier entre Brazzaville et Pointe-Noire. **Page 81**

2.4. L'influence des éléments naturels sur la sécurité maritime. **Page 81**

2.4. 1. Quelques traits de la géographie physique marine et côtière pour la sécurité maritime. **Page 82**

2.4. 2. Le contexte nautique dans l'emplacement des sites portuaires et la sécurité. **Page 86**

Section 3. La pollution des eaux maritimes congolaises et dans la sous-région. **Page 91**

3.1. Les types de pollution menaçant les eaux marines. **Page 91**

3.1. 1. La pollution par immersion de déchets dans les eaux marines. **Page 92**

3.1. 2. La pollution par les navires. **Page 92**

3.1. 3. La pollution d'origine tellurique. **Page 93**

3.1. 4. La pollution résultant de l'exploitation pétrolière dans les eaux marines. **Page 94**

3.2. L'absence de réglementation sur la protection du milieu marin et la lutte contre la pollution marine. **Page 97**

Conclusion du chapitre 1. **Page 101**

Chapitre 2. Les atteintes à la sûreté maritime au port autonome de Pointe-Noire et dans la sous-région. **Page 102**

Section 1. Une sûreté non absolue du Port de Pointe-Noire et dans la sous-région. **Page 103**

1.1. La défectuosité dans l'accessibilité des ports de la sous-région. **Page 103**

1.2. La sûreté dans les abords immédiats du domaine portuaire et des corridors routiers. **Page 109**

1.2 .1. La sûreté dans les abords immédiats du Port Pointe-Noire. **Page 109**

1.2. 2. Sûreté et généralités des corridors routiers du PAPN vers son hinterland. **Page 110**

Section 2. Le trafic maritime illicite au niveau sous régional. **Page 121**

2.1. La géopolitique du golfe de Guinée, particulièrement celle de la CEEAC. **Page 121**

2.2. Synoptique des menaces enregistrées dans le golfe de Guinée (CEEAC). **Page 126**

2.2. 1. Braconnage ou pêche illicite et surpêche industrielle sans contrôle. **Page 126**

2.2. 2. Mouvements incontrôlés des armes de petits calibres. **Page 129**

2.2. 3. Trafic des stupéfiants. **Page 131**

2.2. 4. Trafic des êtres humains. **Page 132**

2.2. 5. Immigrations clandestines. **Page 133**

2.2. 6. La criminalité transfrontalière ou le crime organisé. **Page 136**

Section 3. Les principales menaces et leurs impacts dans le transport maritime sous régional. **Page 138**

3.1. Les facteurs de persistance de la piraterie et du terrorisme dans le transport maritime. **Page 140**

3.1. 1. Un positionnement géographique propice. **Page 140**

3.1. 2. Une instabilité politique ou une autorité publique défaillante. **Page 141**

3.1. 3. Une population pauvre. **Page 141**

3.2. La piraterie, le brigandage et le terrorisme dans le golfe de guinée : Afrique centrale. **Page 144**

3.2. 1. Evolution du nombre d'événements de piraterie et de brigandage dans le golfe de guinée. **Page 148**

3.2. 2. Les enlèvements ou kidnapping dans le golfe de guinée. **Page 150**

3.2. 3. Saisonnalité des événements de piraterie et brigandage. **Page 150**

3.2. 4. Zones d'actions des pirates. **Page 150**

3.2. 5. Influence du prix du baril de pétrole. **Page 151**

3.2. 6. Analyse de la piraterie et du brigandage par État côtier dans le golfe de guinée et des Etats enclavés de l'Afrique centrale. **Page 152**

3.2. 6.A. En Afrique de l'ouest. **Page 152**

3.2. 6.B. En Afrique centrale : la sous-région où se situe notre d'étude. **Page 154**

3.2. 7. Le mode opératoire des pirates. **Page 158**

3.2. 8. La polyvalente des méthodes d'actions terroristes. **Page 159**

Conclusion du chapitre 2. **Page 163**

Conclusion de la première partie. **Page 164**

Deuxième Partie. L'EXISTENCE D'UN CADRE JURIDIQUE POUR LA SECURITE ET LA SURETE DU TRANSPORT MARITIME EN REPUBLIQUE DU CONGO. **Page 166**

Chapitre 3. Situation juridique du Congo dans un contexte sous régional tendu. **Page 167**

Section 1. Les mesures prises par l'OMI avant et après les évènements du 11 septembre 2001. **Page 167**

1.1. Les objectifs traditionnels de l'OMI. **Page 168**

1.2. Les effets du 11 septembre 2001. **Page 170**

1.2. 1. L'organisation internationale du travail. **Page 174**

1.2. 2. L'organisation mondiale des douanes. **Page 176**

1.2. 3. Le bureau maritime international. **Page 178**

1.3. L'application des nouvelles conventions internationales : USA et U.E. **Page 179**

1.3. 1. Les mesures unilatérales et complémentaires américaines. **Page 182**

1.3. 1.A. La règle des 24 heures de préavis. **Page 182**

1.3. 1.B. Les visas individuels pour les équipages. **Page 183**

1.3. 1.C. Le programme de sécurisation des conteneurs. **Page 183**

1.3. 1.D. Le Custom-trade partnership against terrorism (C-TPAT). **Page 184**

1.3. 2. Cadre juridique de l'Union Européenne. **Page 185**

1.4. Intervenants et documentations de la sûreté maritime. **Page 186**

1.4. 1. Les intervenants de la sûreté maritime. **Page 186**

1.4. 2. La documentation dédiée à la sûreté maritime. **Page 187**

1.5. La mise en œuvre de la compétence universelle contre les actes de piraterie. **Page 191**

1.5. 1. Principe et contraintes d'une compétence universelle des Etats. **Page 191**

1.5. 1.A. Sur un plan général. **Page 191**

1.5. 1.B. En matière de lutte contre la piraterie. **Page 193**

1.5. 2. Les options offertes à l'Etat par la compétence/titre universelle. **Page 193**

1.5. 2.A. Remise des criminels à la demande d'un Etat tiers. **Page 194**

1.5. 2.B. Jugement des criminels décidé par l'Etat capteur. **Page 194**

1.5. 2.C. Extradition des criminels vers leur territoire d'origine. **Page 194**

Section 2 : Processus de consolidation d'un mécanisme de sécurisation maritime communautaire. **Page 195**

2.1. Les acteurs sous régionaux : Missions et formes de leur stratégie. **Page 198**

2.1. 1. La communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC). **Page 202**

2.1. 1.A. Vision de la CEEAC. **Page 202**

2.1. 1.B. Etude de faisabilité : Mise en place d'un groupe de travail. **Page 202**

2.1. 1.C. Stratégie de sécurisation maritime des Etats CEEAC du Golfe de Guinée. **Page 203**

2.1. 1.C-1. Définition de ladite stratégie. **Page 203**

2.1. 1.C-2. Missions de la stratégie. **Page 204**

2.1. 1.C-3. Organes fonctionnels de la stratégie. **Page 205**

2.1. 1.C-4. Champ d'opérations maritimes de la CEEAC. **Page 205**

2.1. 1.C-5. Chronologie et bilan de la montée en puissance de la stratégie. **Page 207**

2.1. 1.D. Mise en place d'un centre opérationnel de marine (COM). **Page 209**

2.1. 1.D-1. Définition et missions d'un COM. **Page 209**

D-1.a. Missions militaires. **Page 209**

D-1.b. Missions de service public. **Page 210**

2.1. 1.D-2. Chaine fonctionnelle du COM et l'appui des forces navales étrangères dans le Golfe de Guinée. **Page 210**

2.1. 2. La communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. **Page 215**

2.1. 3. La Commission du golfe de Guinée. **Page 216**

2.1. 4. Les acteurs extrarégionaux et leurs intérêts pour les pays du golfe de Guinée. **Page 218**

2.2. Un aperçu théorique de la réglementation internationale et régionale sur la protection de l'environnement marin. **Page 220**

2.2. 1. La réglementation internationale sur la protection de l'environnement marin. **Page 220**

2.2. 2. La réglementation régionale sur la protection de l'environnement marin. **Page 221**

Section 3. Les limites de ces institutions dans la sécurisation maritime. **Page 222**

3.1. Les limites du travail de ces instances internationales. **Page 222**

3.1. 1. Les obstacles juridiques. **Page 222**

3.1. 2. La mauvaise application des dispositions conventionnelles par les Etats. **Page 224**

3.1. 3. La difficile localisation du risque. **Page 226**

3.2. Les limites des institutions sous régionales dans la sécurisation maritime. **Page 227**

3.2. 1. Une carence d'harmonisation entre acteurs sous régionaux. **Page 227**

3.2. 2. La difficile délimitation des espaces maritimes sous régionaux. **Page 230**

3.2. 3. Une législation sous régionale insuffisante en matière de protection de l'environnement. **Page 235**

Conclusion du chapitre 3. **Page 240**

Chapitre 4. Le mécanisme de sécurisation maritime en République du Congo. **Page 241**

Section 1. Stratégie nationale de sécurisation maritime : Comparaison des deux ministères concernés. **Page 240**

1.1. Vision du Ministère en charge de la Marine Marchande. **Page 243**

1.1. 1. Coopération du Congo avec la garde côte américaine. **Page 244**

1.2. Vision du Ministère en charge de la Défense Nationale. **Page 245**

1.2. 1. L'Administration publique au cœur de l'action dans l'instance départementale. **Page 246**

1.2. 2. De la stratégie de sécurisation maritime nationale à la stratégie de sécurisation maritime communautaire. **Page 247**

1.3. Les acteurs privés dans la sécurisation maritime congolaise. **Page 248**

1.3. 1. Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans la gouvernance portuaire. **Page 248**

1.3. 2. Le cadre contractuel du partenariat public/privé dans le domaine de l'offshore. **Page 252**

Section 2. Cadre juridique Congolais du transport maritime. **Page 256**

2.1. Les espaces maritimes sous juridiction nationale. **Page 256**

2.2. Les textes juridiques maritimes du Congo. **Page 256**

2.2. 1. Libellés des accords maritimes. **Page 256**

2.2. 2. Etat juridique des lieux. **Page 256**

2.3. Panorama juridique de l'action tactique des navires hôtes. **Page 267**

2.3. 1. Un rappel sommaire de quelques notions de droit maritime. **Page 258**

2.3. 1.A. Droit international de la Mer. **Page 258**

2.3. 1.B. Notions juridiques relatives à un navire. **Page 258**

B-1. Nationalité d'un navire. **Page 259**

B-2. Cas du pavillon de complaisance. **Page 259**

2.3. 1.C. Espaces maritimes soumis à la souveraineté de l'Etat. **Page 259**

C-1. Les eaux intérieures. **Page 259**

C-2. La mer territoriale. **Page 260**

2.3. 1.D. Espaces soumis à la juridiction de l'Etat. **Page 260**

D-1. Zone contiguë. **Page 260**

D-2. Zone économique exclusive (ZEE). **Page 260**

2.3. 1.E. Espaces non soumis à la juridiction de l'Etat : Haute mer. **Page 261**
2.3. 2. Concrétisation opérationnelle du pouvoir de police d'un Etat. **Page 261**
2.3. 2.A. Droit d'approche ou de reconnaissance. **Page 261**
2.3. 2.B. Droit de visite ou d'arraisonnement. **Page 262**
2.3. 2.C. Droit de poursuite. **Page 262**
2.3. 2.D. Droit de déroutement, de conduite au port. **Page 262**
2.4. Actions possibles d'un navire de guerre sur les navires privés étrangers. **Page 262**
2.4. 1. Dans les espaces maritimes congolais. **Page 262**
2.4. 1.A. Eaux intérieures. **Page 262**
2.4. 1.B. Mer territoriale. **Page 263**
2.4. 1.C. Zone contiguë. **Page 263**
2.4. 1.D. Zone économique exclusive. **Page 263**
2.4. 2. Dans les espaces maritimes en haute mer. **Page 263**
2.4. 2.A. L'arraisonnement sans accord de l'Etat du pavillon. **Page 264**
A-1. Piraterie (au sens de la CMB). **Page 264**
A-2. Traite des êtres humains. **Page 264**
A-3. Emissions non autorisées. **Page 265**
A-4. Absence ou dissimulation de nationalité. **Page 265**
A-5. Pollution. **Page 265**
A-6. Poursuite commencée avant la haute mer. **Page 265**
2.4. 2.B. L'arraisonnement avec accord de l'Etat du pavillon. **Page 265**
B-1. La répression du trafic illicite des stupéfiants. **Page 265**
B-2. La répression du terrorisme maritime. **Page 266**
2.4. 3. Dans les espaces maritimes étrangers. **Page 267**
2.4. 3.A. Eaux intérieures. **Page 267**
2.4. 3.B. Mer territoriale. **Page 267**
2.4. 3.C. Zone économique exclusive. **Page 268**
2.5. Actions possibles d'un navire de guerre congolais sur un navire privé battant pavillon congolais : Loi de pavillon. **Page** 268
2.5. 1. Espaces maritimes congolais. **Page 268**
2.5. 2. Espaces maritimes étrangers. **Page 268**
2.5. 2.A. Eaux intérieures. **Page 269**
2.5. 2.B. Mer territoriale. **Page 269**
2.5. 2.C. Zone contiguë et zone économique exclusive. **Page 269**

2.6. Actions possibles d'un navire de guerre congolais sur un navire de guerre étranger. **Page 269**

2.6. 1. Particularité du navire de guerre. **Page 269**

2.6. 2. Immunités d'un navire de guerre. **Page 269**

2.6. 2.A. Immunité de législation. **Page 269**

2.6. 2.B. Immunité de juridiction. **Page 269**

2.6. 2.C. Immunité d'exécution. **Page 270**

2.7. Un aperçu théorique de la réglementation national sur la protection de l'environnement marin. **Page 270**

Section 3. Les limites des institutions congolaises. **Page 271**

3.1. Absence d'une politique de coordination des institutions publiques. **Page 271**

3.2. Un faible cadre réglementaire définissant la participation du secteur privé. **Page 273**

Conclusion du chapitre 4. **Page 277**

Conclusion de la deuxième partie. **Page 278**

Troisième partie. LES REFORMES A VENIR POUR AMELIORER LA SECURITE, LA SURETE ET L'ECONOMIE MARITIMES EN REPUBLIQUE DU CONGO. **Page 280**

Chapitre 5. Contributions aux solutions d'amélioration de l'économie maritime au Congo Brazzaville. **Page 282**

Section 1. Analyse comparative de la compétitivité du port de Pointe-Noire aux autres ports maritimes de l'Afrique centrale. **Page 283**

1.1. Comparaison des performances logistiques portuaires. **Page 283**

1.1. 1. Les principaux ports concurrentiels du port de Pointe-Noire. **Page 289**

1.2. Comparaison des projets de construction d'infrastructures. **Page 296**

1.2. 1. Le port de Caio dans la province du Cabinda (Angola). **Page 297**

1.2. 2. Le port de Kribi au Cameroun. **Page 297**

1.2. 3. Le port de Pointe-Noire au Congo. **Page 300**

1.3. L'impact du commerce maritime au PAPN sur l'économie Congolaise. **Page 303**

Section 2.Les réflexions pour améliorer l'économie maritime du Congo. **Page 305**

2.1. Consolidation et pérennisation de la croissance économique maritime par la diversification et les réformes économiques. **Page 308**

2.1. 1. Synthèse comparative du système portuaire de Pointe-Noire et de Tanger-Med comme leçon à tirer pour les autorités congolaises. **Page 315**
2.2. La création d'emplois pour la baisse de la pauvreté et de la piraterie. **Page 320**
2.3. La lutte contre l'exploitation illégale des ressources naturelles. **Page 323**
2.3. 1.La lutte contre la pêche illicite, non-déclarée et non-réglementée (INN). **Page 324**
2.3. 2.La prévention et la lutte contre le vol de pétrole. **Page 325**
2.4. La promotion du tourisme nautique par la mise en place d'activités écotouristiques. **Page 326**
Conclusion du chapitre 5. **Page 329**

Chapitre 6. Contributions aux solutions d'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes au Congo Brazzaville. **Page 331**
Section 1. Les réflexions pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes au Congo. **Page 332**
1.1. Le renforcement de la formation des agents de sûreté portuaire et de la force navale. **Page 333**
1.2. L'amélioration des réseaux de surveillance, d'informations et de l'unité d'intervention. **Page 338**
1.3. Le renforcement de la sécurité de la navigation et des passages maritimes. **Page 343**
1.4. Le renforcement de la protection de l'environnement marin et côtier. **Page 350**
1.4. 1. Analyse et solutions des conflits d'usages entre acteurs sur les espaces côtiers/littoraux. **Page 351**
1.4. 2. Les défis sur la gestion de l'environnement marin et de la ressource. **Page 356**
Section 2. L'évaluation du niveau d'insécurité de chaque espace du port de Pointe-Noire. **Page 365**
Conclusion du chapitre 6. **Page 373**
Conclusion de la troisième partie. **Page 374**
Conclusion générale. **Page 376**
Bibliographie. **Page 380**
Annexes. **Page 405**
Liste des cartes et des figures. **Page 420**
Liste des photographies et des planches. **Page 421**

Liste des tableaux et des graphiques. **Page 423**
Table des matières. **Page 425**

Titre : Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes au port autonome de Pointe-Noire (République du Congo).

Mots clés : Sécurité, sûreté, insécurité maritime, piraterie maritime, Afrique centrale, République du Congo.

Résumé : Les échanges commerciaux internationaux conséquents à la mondialisation de l'économie, ont fait des modes de transport maritime l'épine dorsale de l'économie mondiale. Ce paradigme va être intentionnellement impacté par les attentats du 11 septembre 2001, qui ont exacerbé le caractère vulnérable de la chaine de transport maritime, liée à l'acheminement en contrebande de marchandises interdites. Il est évident que la poursuite de ces objectifs doit être conciliée avec le renforcement des mesures de sûreté visant à remédier aux failles du système qui le rendent vulnérables.

La plupart des nouvelles mesures de sûreté maritime émanent d'un aboutissement à l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) et, d'une bonne partie complétant ledit code. Dans certains pays d'Afrique telle que la République du Congo, les enjeux sont de tailles en termes, notamment celles concernant la gestion et l'exploitation portuaires orientées vers la sûreté portuaire qui représentent de nos jours, un levier de compétitivité et d'attractivité. C'est fort de ce constat qu'il nous a paru opportun d'analyser la sûreté portuaire en République du Congo.

En effet, il a été constaté plusieurs difficultés au niveau du port autonome de Pointe Noire (PAPN) dues aux banditismes organisés qui interviennent dans plusieurs autres pays de la CEEAC (Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale). C'est dans ce contexte que nous nous sommes intéressés au travail que mène les autorités du PAPN dans la mise en place d'une série de mesures destinées à réduire les risques au niveau des différents maillons du réseau du transport maritime en République du Congo.

Title : The challenges of maritime safety and security at the autonomous port of Pointe-Noire (Republic of the Congo).

Keywords : Security, safety, maritime insecurity, maritime piracy, Central Africa, Republic of the Congo.

Abstract : The international trade flows resulting from the globalization of the economy, have made maritime transport modes the backbone of the world economy. This paradigm will be intentionally impacted by the attacks of September 11, 2001, which exacerbated the vulnerable nature of the maritime transport chain, linked to the smuggling of prohibited goods. It is obvious that the pursuit of these objectives must be reconciled with the strengthening of security measures aimed at remedying the flaws in the system which make it vulnerable.

Most of the new maritime security measures result from the adoption of the International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code), and much of it supplementing this code. In some African countries such as the Republic of the Congo, the stakes are high in terms, in particular those concerning port management and operation oriented towards port security which nowadays represent a lever of competitiveness and attractiveness. It is on the strength of this observation that it seemed opportune to us to analyze port security in the Republic of Congo.

Indeed, several difficulties were noted at the level of the Autonomous Port of Pointe Noire (PAPN) due to organized banditry which intervenes in several other countries of the ECCAS (Economic Community of Central African States). It is in this context that we were interested in the work that the PAPN authorities are carrying out in the implementation of a series of measures intended to reduce the risks at the level of the various links of the maritime transport network in the Republic of Congo.