



GÉOPOLITIQUE MARITIME DES PAYS D'AFRIQUE DE L'OUEST

Mémoire de géopolitique du
Capitaine de frégate
mohamed cheikhna OULD TALEBMOUSTAPH

Dans le cadre du séminaire
Enjeux des espaces maritimes
mené à l'école interarmées de défense

Directeur : Monsieur **Jean Guellec**
Administrateur civil

Mars 2007

Fiche documentaire

1. la géopolitique maritime de l'Afrique de l'ouest : Enjeux des espaces maritimes

2. 2007 mémoire de géopolitique maritime de l'Afrique de l'ouest

3. Capitaine de Frégate Mohamed Cheikhna OULD TALEBMOUSTAPH ,Mauritanie

4.12 mars 2007

5. Division D –groupe D6

6. Mémoire de géopolitique

7. Les espaces maritimes de l'Afrique de l'ouest sont réputés parmi les plus poissonneux du monde. Leur exploitation les place en première ou en seconde position dans l'économie des pays de la sous-région. Compte tenu de leurs importances, ils doivent en conséquence faire l'objet d'une prise en charge systémique attentive à l'ensemble des dimensions (stratégique, économique, politique, et écologique). Les efforts de résolution des problèmes posés par ces espaces maritimes de l'Afrique de l'ouest, sont tenus d'intégrer les contraintes liées aux interventions multiformes d'acteurs extérieurs à la région mais intéressés par la valorisation des ressources déjà existantes ou en prospection surtout minière situées dans ces milieux naturels. Ils s'agit des puissances mondiales ou régionales (Etats, bailleurs de fonds bilatéraux ou multilatéraux, grands ONG internationales, industries de la pêche, industries pétrolières etc).

En s'intéressant à la mer, il s'agit aussi de tenir compte de l'implication des populations qui vivent de ces milieux naturels dont l'impact ne concerne pas que les Etats et les compagnies transnationales. La gouvernance qui prend en charge les problèmes posés dans ces espaces maritimes est à envisager dans une perspective véritablement intégrée et coordonnée de résolution des problèmes de l'ensemble des pays de sous-région. Cela ne pourrait se faire que dans le cadre d'une meilleure sécurité intérieure des états et d'une paix globale dans la sous-région.

8. Frontières, litiges, ressources, pêche, durabilité des ressources renouvelable, environnement, recherche pétrole, exploitation offshore, piraterie, terrorisme et immigration clandestine

SOMMAIRE

1 Introduction

2. Données géographiques et historiques

2.1 Données géographiques

2.1.1 L'espace géographique de l'Afrique de l'ouest

2.1.2 La problématique des frontières en Afrique de l'ouest

2.1.2.1 De l'origine des frontières Africaines

2.1.2.2 Problème de délimitation des frontières maritimes

2.1.3 Pays enclavés de l'Afrique de l'ouest

2.2 Données historiques

3. Enjeux économiques de l'espace maritime de l'Afrique de l'ouest

3.1 Les ressources halieutiques

3.1.1 Analyse de la durabilité des ressources halieutiques

3.1.1.1 Milieu et environnement

3.1.1.2 Ressources

3.1.1.3 Système d'exploitation

3.1.1.4 Gestion et aménagement

3.2 Les ressources énergétiques

3.3 Menaces sur l'environnement maritime.

4 Enjeux stratégiques

4.1 Sécurité maritime

4.2 Litiges actuels actifs ou latents

4.3 L'immigration clandestine

4.4 Menaces du terrorisme et de la piraterie

5. Conclusion

6. Annexes

-Annexe N°1 : Les moyens de surveillance des pays de la CRSP

-Annexe N°2 : Carte des pays de l'Afrique de l'ouest.

-Annexe N°3 : Pays enclavés de l'Afrique de l'ouest

-Annexe N°4 : Schéma du système de pêche

-Annexe N°5 : Les pays membres de la commission sous régionale des pêches

-Annexe N°6 : Les zones de la piraterie dans le monde.

-Annexe N°7 : Bibliographie

I INTRODUCTION

L'Afrique de l'ouest est un vaste espace continental et maritime. Elle est située au centre-est de l'océan Atlantique et regroupe 16 pays de la Mauritanie au nord jusqu'au Nigeria au sud, pays charnière avec la sous région du golfe de Guinée.

Sa côte atlantique borde non seulement des eaux réputée parmi les plus poissonneuses du monde au large de la Mauritanie, du Sénégal, de la Guinée Bissau, de l'Angola, de la Namibie jusqu'à l'Afrique du Sud, mais recèle aussi, et plus particulièrement autour du Golfe de Guinée, de fabuleuses réserves de pétrole.

Les forages de plus en plus profonds, rendus possibles par les progrès technologiques, ont permis la découverte d'énormes gisements de pétrole, souvent à cheval entre deux ou plusieurs pays. Ce qui pose, sur le plan du droit de la mer, le problème de la délimitation des eaux territoriales et des Zones économiques exclusives (ZEE).

Les Zones économiques exclusives, dans la plupart des cas, s'étendent à 200 milles marins au large des côtes ; elles ont été créées par la Convention sur le droit de la mer, adoptée en 1982 par les Nations unies, après plusieurs années de négociations. Cette convention, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, établit le cadre juridique pour la gestion des ressources de la mer et la préservation de celles-ci pour les générations futures.

Pour l'Afrique de l'ouest en particulier, les importantes ressources halieutiques que renferment son domaine maritime, et aujourd'hui la prospection et l'exploitation du pétrole et du gaz, sont des enjeux économiques prioritaires pour ces pays et suscitent de plus en plus les convoitises des puissances occidentales et des nouvelles puissances asiatiques émergentes.

La gestion de ces espaces maritimes pose un certain nombre de problèmes politiques, économiques et sociaux à l'intérieur comme à l'extérieur. C'est qu'en effet, ces espaces maritimes, compte tenu de l'importance des richesses pouvant y être valorisées, peuvent fournir des raisons de conflits et de confrontations entre les différents Etats et sociétés de la sous-région.

En citant l'exemple de la zone voisine du Golfe de Guinée, on peut constater que les espaces maritimes ont été l'objet de vives luttes comme l'a déjà montré le conflit de

Mbagnè entre le Gabon et la Guinée équatoriale. En effet ce conflit renvoie à la problématique de la délimitation des frontières maritimes des différents Etats, comme le Cameroun « en opposition » avec le Nigeria à propos de la péninsule de Bakassi, le Gabon, la Guinée équatoriale etc.

Les pays de l’Afrique de l’ouest devront renforcer leurs instruments d’observation et de gestion des problèmes politiques, juridiques, économiques et sociaux créés par la compétition autour de leurs domaines maritimes.

Afin de disposer d’un cadre consistant de sécurisation de ces différents espaces, il importe alors de mettre en œuvre différents instruments opérationnels et organisationnels pour parvenir à une meilleure gestion. Comme l’exemple de la création de la commission sous régionale des pêches qui regroupe sept pays de l’Afrique de l’ouest (CRSP) et qui a pour objectif d’harmoniser la gestion de leur ressources halieutiques. Ce qui est une initiative salutaire à encourager. La réflexion sur la géopolitique des mers de l’Afrique de l’ouest devra amener à réfléchir sur les modes appropriés de coopération et de coordination entre les Etats de cette sous région afin de prévenir les conflits qui peuvent naître de l’exploitation des mers.

Le défi à l’avenir qui se pose à tous ces pays de la région, c’est comment gérer au mieux et tirer les meilleurs profits de leurs ressources maritimes de manière durable et en bonne intelligence avec leurs voisins.

Après cette introduction en premier chapitre, ce mémoire développera dans son second chapitre les données géographiques et historiques de la sous région, dans son troisième chapitre l’exploitation, la gestion des ressources et à leur interaction avec l’environnement. Le quatrième chapitre traitera la piraterie, le terrorisme et l’immigration clandestine. Et enfin en cinquième chapitre la conclusion.

2 DONNEES GEOGRAPHIQUES ET HISTORIQUES

2.1 Données géographiques

2.1.1 L’espace géographique de l’Afrique de l’ouest

Les pays de l’Afrique de l’ouest se composent de seize Etats : de la Mauritanie au Nigeria (voire l’annexe N°2). Ils couvrent une superficie 7 443 714 Km² et sont peuplés de 290 millions d’habitants. Ils sont situés géographiquement entre les latitudes 06°N et 21°N et les longitudes 17°25W et 15°E.

On peut les classer selon les deux catégories ci-dessous, soit suivant les langues de travail

adoptées dans chacun des Etats ou suivant leur position géographique qu'il soit enclavé ou maritime.

- 9 Pays sont francophones: BENIN, BURKINA-FASO, R. DE COTE-D'IVOIRE, GUINEE, MALI, MAURITANIE, NIGER, SENEGAL, TOGO
- 5 Pays sont anglophones: GAMBIE, GHANA, LIBERIA, NIGERIA, SIERRA-LEONE
- 2 Pays sont lusophones: CAP-VERT, GUINEE BISSAU

Par rapport à la mer 13 pays sur 16 disposent d'une façade maritime ouvrant sur l'océan atlantique et trois autres sont enclavés et dépendent de leur voisin situé sur la mer pour leurs échanges économiques. Les trois pays enclavés sont le Mali, le Burkina fasso et le Niger (voir la carte à l'annexe N°2)

2.1.2 La problématique des frontières terrestres et maritimes en Afrique de l'ouest

2.1.2.1 De l'origine des frontières Africaines

Les entités politiques¹ nées de la colonisation résultent de bricolages exogènes et ne sont nullement, du moins à l'origine, l'expression d'une commune volonté de vivre ensemble comme l'illustrent les différentes crises qui ont secouées la région, comme la crise ivoirienne, le génocide rwandais les mouvements séparatistes qui secouent encore la région tel que la Casamance au Sénégal.

Le découpage de l'Afrique a surtout été critiqué pour le caractère fantaisiste du tracé des frontières qui ne tiennent pas compte du continuum ethno-démographique.

Les deux groupes Ouest-africains qui illustrent le mieux cette situation sont les Peuls que l'on retrouve, sous des appellations différentes, sur toute la bande allant du Sénégal vers l'est du continent et les Touaregs aujourd'hui disséminés dans les six pays (Mali, Burkina-fasso, Niger, Algérie, Libye et Tunisie).

¹ Une idée répandue veut que les frontières africaines datent de la conférence de Berlin de 1885 à 1910.

L'actuelle configuration géopolitique du continent est certes le résultat de remodelages territoriaux ou arrangements frontaliers entre les puissances occupantes ou entre des administrateurs quand il s'agit d'une même puissance colonisatrice.

Longtemps critiquée, la frontière coloniale est aujourd'hui largement assimilée et revendiquée par les Africains qui ont fini par s'identifier à elle. Avec le temps, la frontière est devenue un marqueur identitaire et un élément du bagage mental des populations.

En adoptant le principe d'intangibilité de ces frontières héritées de la colonisation, les pères fondateurs de l'organisation de l'unité Africaine (OUA) ont privilégié le statu quo et cherché à juguler les remises en cause qui ouvriraient la voie à de graves conflits.

La problématique posée aux Etats pour s'accorder sur les tracés des frontières terrestres se repose encore avec plus de complexité pour la délimitation des zones maritimes ou souvent les pays ont recours à l'arbitrage de la cour internationale de justice pour éviter d'entrer en conflit.

2.1.2.3 Problème de délimitation des frontières maritimes

Plusieurs pays d'Afrique de l'ouest ont cependant tardé à délimiter les frontières de leur zone économique exclusive (ZEE), qui s'étendent au-delà des eaux territoriales. L'intérêt économique d'une telle délimitation est évident : elle peut éviter des litiges à la fois sur la pêche actuellement très importante, et au cas où des découvertes de pétrole ou de gaz sont faites dans l'offshore profond.

L'exploitation des ressources halieutiques chevauchants a été jusqu'à présent à l'origine de certains contentieux de frontières maritimes entre certains pays de la sous région. Parmi lesquels on peut citer entre autres celui de la Guinée Bissau avec le Sénégal. Ces deux pays avaient porté leur différent sur la pêche, déjà ancien, devant la cour internationale de justice qui les a aidé à trouver un accord en 1995.

Les pays d'Afrique de l'ouest sont très peuplés, connaissent encore pour certains les guerres civiles, l'instabilité politique, et le sous développement économique, mais ils disposent d'un vaste espace maritime, riche et porteur d'espoir d'amélioration de leur condition future. Leur défis à l'avenir sera de profiter de leur importante ressource

maritime par une gestion durable et de promouvoir la paix civile intérieure et extérieure avec leur voisin en s'accordant le plutôt sur la délimitation définitive de leur frontière maritime.

2.1.3 Pays enclavés

Les pays enclavés dans cette sous région, comme le montre la carte qui figure à l'annexe N°3, sont le mali, le Bourkina-fasso et le Niger. Ces trois Etats enclavés ont souffert de la crise politique ouverte depuis 1999 en Côte d'Ivoire ,car ils avaient axé leur échange avec l'extérieur à travers principalement le port d'Abidjan.

Leur approvisionnement à partir de la Côte d'Ivoire n'étant plus possible, ces pays se sont rabattus sur le Ghana, le Nigeria, le Sénégal et le Togo. C'est pourquoi les institutions régionales envisagent la réactivation de certains entrepôts d'approvisionnement des pays enclavés plus affectés par la crise ivoirienne que les pays bénéficiant d'une façade maritime.

Tous les plans de leur développement ont été perturbés en raison de l'imbrication de leur économie avec celle de la Côte d'ivoire aujourd'hui déstructurée par la guerre civile. Par cette situation ces pays auront appris par la force des circonstances la nécessité stratégique pour eux de diversifier à l'avenir les sources de leur approvisionnement.

2.2 DONNEES HISTORIQUES

Les populations ouest africaines étaient constituées en sociétés traditionnelles paisibles et vivaient essentiellement de la pêche côtière, de l'élevage et de l'agriculture. Leurs traditions politiques sont anciennes. Elles étaient constituées en royaumes et en empires précoloniaux tels que celui d'Aoudaghost, des Mourabitoune, des Mossi, du Mali, de Songhai, de Borgou, etc.

L'Afrique de l'Ouest qui était sous domination de la France pendant la période coloniale, correspond à peu près à l'ancienne Afrique-Occidentale française (AOF).

Avant cette époque coloniale, l'Afrique de l'ouest était le champ de convoitise des puissances du moment pour la traite négrière qui représentait pour eux le commerce d'une main d'œuvre gratuite.

C'est, par la mer, à partir de 1503, qu'ont commencé les déportations de contingents de main d'œuvres, d'Afrique de l'ouest vers l'Europe, d'Afrique vers les îles relativement proche de l'ouest africain et puis vers l'Amérique. Pendant un siècle environ, les portugais exerçait sur la côte d'Afrique un monopole plusieurs fois confirmé par l'autorité pontificale, mais de plus en plus contesté par les autres nations européennes qui manifestent leur refus.

C'est au XVI^e siècle que les Espagnols et les Portugais, grâce à leurs voyages de découvertes, ont acquis un véritable empire colonial. Puis se sera la Hollande, la Grande-Bretagne, la France... Toutes ces puissances coloniales pratiquent une politique appelé mercantilisme : importer le minimum de matières premières, exporter le maximum de produits fabriqués. Les colonies fournissent à la métropole ce qu'elle ne peut pas produire elle-même...Les plantes qu'on ne peut pas cultiver sous le climat tempéré européen, poussent très bien sous le climat tropical américain : canne à sucre, café, cacao, coton, riz, tabac, indigo etc... Et ce climat, les Noirs le supportent mieux que les blancs..." C'est ainsi que :

- des dizaines de milliers d'esclaves en provenance de l'ouest Africain arrivent sur les plantations de canne à sucre des Canaries espagnoles, de Madère et des Açores.

- Plus de 75 000 Noirs des côtes africaines arrivent aux îles portugaises du golfe de Guinée en un siècle.

- 300 000 esclaves venant d'Afrique de l'ouest sont " livrés " en Amérique au début du XVII^e siècle mais ils coûtent encore cher et la traversée de l'atlantique reste un exploit. En un siècle, tout va changer.

- Plus de 6,5 millions d'esclaves sont exportés en Amérique au XVIII^e siècle

Plus récemment après le commerce des esclaves et au cours de l'époque de la colonisation vers le début du 20^e siècle, l'Afrique de l'ouest a fourni, durant les deux conflits mondiaux, puis lors des guerres coloniales, les principaux bataillons qu'on appelait communément « tirailleurs sénégalais » .

Malgré cette hémorragie humaine due à la traite négrière à travers l'histoire et les pertes dues aux conflits mondiaux, l'Afrique de l'ouest est peuplée aujourd'hui de 290 millions

d'habitants, et devrait en compter 430 millions en 2025, dont 45 % de la population a moins de 15 ans : cette jeunesse qui grossit les faubourgs des villes sans pour autant vider les campagnes constitue un déficit majeur pour ces pays. Sans beaucoup d'opportunité d'emploi chez elle, cette jeunesse représente un réservoir de recrutement de choix pour les « seigneurs des guerres civiles » ou les batteurs d'estrade (politiciens, religieux). Mais beaucoup n'ont d'autres espoirs que tenter au péril de leur vie l'immigration clandestine en cherchant à passer vers l'Europe.

3 ENJEUX ECONOMIQUES DE L'ESPACE MARITIME DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

3.1 Ressources halieutiques

Les eaux au large des côtes ouest de l'Afrique, du Maroc à l'Afrique du Sud, comptent parmi les plus poissonneuses du monde. Leurs ressources halieutiques font de la pêche une composante essentielle de l'alimentation des populations et du développement économique et social de ces pays. Cependant, les capacités croissantes de prélèvement des flottes ont conduit à une diminution inquiétante de ces ressources.

En Afrique de l'Ouest en particulier, la pêche est le premier secteur économique dans la plus part des pays et procure de nombreux emplois, des protéines alimentaires et des revenus appréciables aux populations locales ; elle apporte également des devises et des recettes publiques substantielles aux Etats. Ces ressources attirent aussi de puissantes flottilles étrangères (provenant des pays asiatiques, de l'Union Européenne et de l'Europe de l'Est).

L'exemple des trois pays suivant illustre cet état de fait : en Mauritanie la pêche participe à 25% du PIB , rapporte 50% des recettes en devises et fait travailler plus 30 000 personnes . Au Sénégal, elle génère près de 500 000 emplois directs et indirects et participe à plus de 30% des recettes d'exportation du pays. En Guinée Bissau, elle représente près de 40 % des recettes courantes du budget de l'Etat. Comme le montre les chiffres pour ces trois pays, la pêche occupe la première ou la seconde place dans l'économie des pays de la sous région ouest africaine.

Cependant, des tendances inquiétantes se font jour au sein des écosystèmes marins exploités : les ressources se font de plus en plus rares, les flottilles concentrent de fortes capacités de pêche, les conflits se multiplient entre flottilles (flottes industrielles et flottes artisanales).L'environnement côtier se détériore. Cette dégradation des ressources et des performances économiques du secteur ont conduit les gouvernements, les professionnels et les chercheurs à s'interroger sur la durabilité écologique et économique de la pêche ainsi que sur les politiques sectorielles classiques.

En effet l'épuisement de ces stocks halieutiques entraînerait des conséquences économiques et sociales désastreuses pour la sous région. Or, les tendances actuelles de l'évolution de ces stocks montrent des signes inquiétants (diminution de la taille moyenne des poissons capturés, réduction des prises par unité d'effort (PUE) de plusieurs espèces notamment les espèces démersales côtières...)

De nouvelles méthodes de gestion de la pêche doivent être instaurées afin de préserver cette activité économique capitale.

La situation de crise des pêcheries mondiales a favorisé l'émergence du concept de pêche durable. Ce concept repose sur une économie durable en équilibre avec l'écosystème qui minimise la consommation des ressources non renouvelables et qui se concentre sur des activités non polluantes et non dommageable pour l'environnement.

Les interactions diverses et multiformes des différents éléments constitutifs des pêcheries ouest africaines seront ci-dessous analysées selon l'examen de la durabilité de la pêche à travers le schéma du « système de pêche » qui figure à l'annexe N°4.

3.1.1 Analyse de la durabilité des ressources halieutiques

3.1.1.1 Milieu et environnement

Plusieurs activités humaines constituent une menace pour le milieu marin en Afrique de l'Ouest. Les populations (en moyenne 60 %) et les industries de la plupart des pays de la sous région sont concentrées sur la zone côtière. Ceci est à l'origine d'une pollution domestique et industrielle qui peut être très importante sur le milieu marin.

Ajouter à cela la pollution générée par les nombreux navires de pêche ou de commerce qui vidangent leur huile en mer près des côtes ou même dans les ports en toute impunité, faute de

moyen de surveillance. Les activités de pêche, notamment les chaluts de fonds, peuvent détruire les habitats (rochers, herbiers) ; ce qui est très préjudiciable à la pérennité de la ressource. Certains pêcheurs artisans évoquent le chalutage comme une des raisons principales qui est à l'origine de la diminution de certaines espèces notamment le mérrou en Afrique de l'Ouest.

Ces dernières années, la prospection pétrolière en mer s'est développée dans la sous-région ouest-africaine (Mauritanie, Sénégal, Guinée-Bissau, Gambie, Côte d'Ivoire, etc...). Les risques de pollution avec de telles activités dans un contexte de sous-développement technologique et de déficience de la surveillance sont très grands.

3.1.1.2 Ressources

Le problème majeur lié à la ressource, est l'état d'exploitation inquiétant pour la plupart des stocks à haute valeur commerciale, notamment les espèces démersales côtières. A cela, il faut ajouter une connaissance insuffisante des potentiels exploitables.

Par ailleurs, beaucoup de ressources halieutiques sont partagées par plusieurs pays, or les politiques de pêche sont principalement guidées par des approches nationales. Bien qu'il y ait un effort et une conscience commune de ces états pour harmoniser la gestion de leurs ressources halieutiques à travers un organisme qu'ils ont créé et qui est appelé Commission sous régionale des pêches (CRSP) dont le siège est à Dakar et qui dispose également d'une structure de surveillance appelée (UCOS) basée à Banjul en Gambie.

3.1.1.3 Système d'exploitation

Le secteur de la pêche artisanale a connu ces deux dernières décennies un développement spectaculaire dans les pays de la sous-région. Or, malheureusement des efforts comparables de réflexion comme ceux menés sur la pêche industrielle n'ont pas été faits par les gestionnaires et les scientifiques pour accompagner cette évolution. Il s'ensuit que la législation de la pêche n'est pas adaptée au contexte actuel de la pêche artisanale, très dynamique. Peu d'outils efficaces sont actuellement disponibles pour réguler l'effort de la pêche artisanale. Ceci peut être grave car les pêcheurs artisans opèrent dans la bande la plus proche des côtes où se trouvent les zones de reproduction.

3.1.1.4 Gestion et aménagement

Les principales entraves à la gestion des ressources halieutiques en Afrique de l'Ouest sont :

- L'insuffisance, dans certains pays, d'informations scientifiques de qualité devant servir de base à l'aménagement et à la gestion des pêcheries ;
- l'inadaptation de la législation (gestion centralisée prenant peu en compte les pratiques traditionnelles et les spécificités locales) ;
- la faible implication des populations locales dans le processus de prise de décision ;
- la faiblesse des moyens des structures de l'administration et de la recherche chargées de la gestion des pêcheries ;
- la mise en oeuvre au niveau national de politiques sectorielles, dont certaines peuvent être préjudiciables à la conservation des ressources halieutiques ;
- le manque de coordination des actions de conservation au niveau régional, alors que beaucoup de stocks sont communs ;
- la mauvaise politique d'allocation des ressources halieutiques, notamment en ce qui concerne les accords de pêche ;
- la mondialisation, qui a permis l'accès au marché européen et nord américain plus rémunérateur, a stimulé le commerce des espèces à haute valeur compromettant parfois la durabilité de leur exploitation (exemple : requins, raies, céphalopodes).

3.1.5 Impacts de la pêche pirate

La pêche pirate pratiquée par les navires de pêche battant " pavillon de complaisance " est devenue une préoccupation internationale majeure. Leur cible principale : les espèces de hautes valeurs commerciales. La pêche pirate se concentre dans les eaux de haute mer et pille spécialement les eaux des pays en développement comme la sous région de l'Afrique de l'Ouest, qui ne disposent pas, pour beaucoup d'entre eux, de moyens de surveillance et de contrôle efficaces de leurs zones économiques exclusives.

Au cours de certaines opérations aéronavales organisées par la commission sous régionale des pêches (CRSP) sous le contrôle opérationnel de sa structure de surveillance UCOS, de nombreux navires pirates ont été saisis en opérations de pêche illégale dans les eaux ouest africaines. On estime leur impact sur les stocks de poissons trop important et on évalue même parfois le taux des captures de ces navires pirates comme étant supérieur au taux admissible des navires de pêche respectueux des mesures de gestion des activités de pêche.

La communauté internationale a pris conscience des dangers de ces navires de pêche pirate et a commencé à prendre des mesures pour les contenir. Et aider ainsi les pays en voie de développement pour mieux gérer leurs ressources halieutiques.

3.1.6 COMMISSION SOUS REGIONAL DE PECHE (CRSP)

La Commission Sous-Régionale des Pêches, est un organisme intergouvernemental de coopération halieutique au service des Etats membres. Elle a été créée le 29 Mars 1985 par voie de convention entre les six Etats suivants le Cap-Vert, la Gambie, la Guinée, la Guinée Bissau, la Mauritanie et le Sénégal. En 2004, la Sierra Leone a rejoint la CSRP élevant ainsi le nombre de ses Etats membres à 7 (voire l'annexe N°5).

Ses objectifs visent le renforcement de la coopération et la coordination des États membres dans les domaines suivants:

- Harmonisation des politiques communes en matière de préservation, de conservation et d'exploitation de leurs ressources halieutiques ;
- Adoption de stratégies communes dans les instances internationales;
- Développement de la capacité de ses membres à entreprendre des recherches dans le secteur de la pêche sur le plan sous-régional.
- Développement de la coopération sous-régional en matière de surveillance, par l'organisation de missions de surveillance pour lutter contre la pêche illicite non déclarée et non réglementée qui sévit largement dans la ZEE de la sous région : Appelée communément pêche pirate ; pour laquelle une stratégie sous régionale a été adoptée au cour de la conférence des ministres des pays membres à Nouakchott en 2002 .

3.1.7 Stratégie sous régionale contre la pêche « pirate »

Après avoir pris en considération les actions menées au niveau national et sous régional , le sommet de 2002 des Etats membres de la CRSP , à Nouakchott a adopté pour lutter contre la pêche illicite non déclarée et non réglementée, un ensemble de mesures comme éléments de leurs stratégies de lutte dont les plus importantes sont citées ci-dessous :

-D'abord et avant tout avoir une volonté politique ferme sans quoi aucun progrès dans cette lutte ne peut être effectué :

-Développer les moyens de surveillance passifs et actifs en particulier:

le système de suivi des navires par satellite (SSN) , la Surveillance aérienne et disposer de patrouilleurs opérationnels, bien équipé et de grande autonomie, sans lesquels aucun résultat efficace ne peut être garanti.

-Renforcer la coopération sous régionale. Les Etats dotés de plus de moyens de Surveillance devraient assister les autres dans ce combat. Des échanges d'information doivent s'effectuer tous les jours par vacation radio entre les structures de surveillance nationales. Une base de donnée sur ces navires pirates dans la sous région doit être créée.

-Sensibiliser les institutions sous régionales, chargées de l'attribution des pavillons aux navires, sur leur responsabilité en vers ces navires. En particulier concernant la possession de double nationalité, la fausse déclaration des caractéristiques techniques en particulier les tonnages en (tjb) et la falsification des différents certificats.

3.3 MENACES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les zones maritimes et côtières sont en général menacées par toute sortes de pollution volontaire ou accidentelle. En particulier l'environnement côtier et maritime africain qui abrite une riche biodiversité d'une grande importance écologique et économique. Cependant, ses ressources ont été surexploitées. Les demande toujours en constante augmentation ont entraînées une exploitation du milieu maritime, menant à la dégradation de ses ressources, aussi bien quantitativement que qualitativement.

Comparé aux pays industrialisés, l'Afrique ne contribue presque pas au changement climatique. Les émissions de gaz à effet de serre sont très en deçà du taux moyen mondial qui est de 1 ,13 tonnes de carbone par an.

Malgré cela, le continent africain est considéré comme celui le plus touché par les effets des changements climatiques. En effet l'Afrique est le continent qui dispose du moins de ressources pour mettre en place des mesures préventives pour pallier les effets d'un climat

extrême. Les catastrophes naturelles et les maladies liées au climat et à l'environnement sont de plus en plus fréquentes

L'incapacité des pouvoirs publics des villes à fournir les installations basiques, comme celle de l'évacuation et le traitement des eaux usées, avant leur rejet à la mer est un problème majeur. Ajouter à cela leur incapacité également à faire face à des pollutions de types accidentelles comme l' ERIKA ou le PRESTIGE, ou des pollutions dues à l'exploitation pétrolière de leur sous-sol marin. De telles catastrophes si elles arrivent, seraient désastreuses pour l'économie et la vie des populations de ces pays

L'Afrique de l'ouest devra renforcer ses capacités de gestion de son environnement maritime , en anticipant les événements plutôt que d'attendre une catastrophe pour réagir. L'exploitation offshore qui semble s'étendre à l'ensemble de son espace maritime devra être prise en compte pour les risques environnementaux qu'elle pourrait générer.

Dans ce contexte des ateliers regroupant des experts et des représentants des pays de la sous région ont été organisés cette année 2007 pour discuter de ces risques et leur impact sur les ressources halieutiques.

Il y'a lieu de s'inspirer de l'organisation de l'union européenne (UE) qui a pris des mesures de plus en plus coercitives envers les pollueurs. En effet l'Europe, au lendemain du naufrage de l'Erika, a créé une agence européenne pour la sécurité maritime. Cette agence est chargée de l'assister dans le contrôle de la mise en œuvre de la législation commune sur la sécurité et la sûreté maritimes. L'Europe qui a connu plusieurs fois de graves accidents de pollution, impose des règles toujours plus sévères que celles applicables en droit international ,contre les actes de pollution en mer et leurs auteurs.

3.2 Ressources énergétiques

Les besoins énergétiques du monde sont de plus en plus importants et particulièrement ceux des géants émergeant asiatiques telle que la Chine et l'Inde. Cette demande mondiale de plus en plus croissante attise la hausse des prix du brut et favorise la recherche de l'or noir à travers le continent africain.

Surtout face aux incertitudes politiques du Moyen-Orient, qui possède les deux tiers des réserves connues de brut, les pays consommateurs occidentaux et asiatiques, et particulièrement les Etats-Unis, considèrent désormais l'Afrique comme une province pétrolière « stratégique ».

Les opérations de prospection foisonnent un peu partout aussi bien au large des côtes africaines qu'à l'intérieur des terres. Elles se sont étendues du Golfe de Guinée où se trouvent les plus grands producteurs au sud du Sahara tels que :le Nigeria, l'Angola, etc... jusqu'à la Mauritanie en passant par presque tous les pays de la zone de l'Afrique de l'ouest(Guinée,Guinée Bissau, Liberia, Sénégal,Gambie et Sierra Leone). Cette nouvelle concurrence intéresse notamment des petites et moyennes compagnies pétrolières indépendantes, canadiennes, australiennes, françaises ou autres, et les grands groupes d'Etat chinois et indiens. Les grandes compagnies américaines comme Exxon Mobil, Chevron Texaco ou Européennes comme Total, BP ou Shell sont déjà présentes chez les principaux producteurs africains au sud du Sahara, mais aussi commencent à s'intéresser activement à la recherche dans cette zone ouest africaine.

Plusieurs découvertes ont ainsi eu lieu récemment au large des côtes du Congo Brazaville, de la Côte d'Ivoire,du Gabon et de la Mauritanie.

Les experts sont d'accord sur le potentiel on shore de la Mauritanie, mais restent encore prudents sur ceux du Niger ou du Mali, où cependant la prospection va bon train. Concernant le Niger, il estime que des découvertes sont possibles car du pétrole a déjà été trouvé au Tchad non loin de la frontière nigérienne, au nord du lac Tchad.

Pour ces pays enclavés se pose le problème de l'exportation en cas de découverte en quantité suffisante. L'exemple du Tchad, qui achemine son pétrole à travers l'oléoduc Doba – Kribi au Cameroun, sert de référence.

L'offshore est toutefois considéré comme une zone protégée des aléas politiques et des conflits, comme l'a montré l'évolution pendant la guerre civile en Angola, désormais deuxième producteur de l'Afrique sub-saharienne après le Nigeria, et plus récemment, sur une échelle plus modeste, le Gabon, la Côte d'Ivoire et le Centre Afrique.

Les pays d'Afrique de l'ouest qui sont déjà entrés dans le club des pays producteurs de pétrole sont : Le Nigeria, le Gabon, la côte d'ivoire, le Congo Brazaville et la Mauritanie.

Cette liste est susceptible de s'élargir davantage en raison des progrès technologiques en matière d'exploration et d'exploitation en eau profonde et de l'effervescence en cours, faite autour de la recherche dans cette zone aussi bien en offshore qu'en on shore.

Face à l'intérêt porté à leur pétrole, les Africains tentent de mieux s'organiser, notamment en revitalisant (l'APPA), l'Association des pays africains producteurs de pétrole. La production totale des pays membres de l'APPA était estimée en 2003 à 8 millions de barils par jour, les réserves prouvées étant évaluées à 98 milliards de barils à la même époque.

La manne financière qui pourrait provenir de l'exploitation pétrolière pour ces pays pauvres et peuplés constitue pour eux un grand espoir pour leur développement rapide s'ils parviennent à assurer leur sécurité intérieure et maintenir la paix et la stabilité dans leur sous région.

4 Enjeux stratégiques

Le continent Africain que l'on considérait en marge de l'économie mondiale, qui a souffert de la colonisation, de la pauvreté et du sous développement, semble conquérir progressivement une importance stratégique en général, et particulièrement sa zone ouest africaine.

Cet état de fait est démontré par l'intérêt de plus en plus croissant que lui portent les autres pays du monde. L'Afrique de l'ouest proche de l'Europe sur les plans de la géographie et de l'histoire, n'est séparée des Etats-Unis que par l'océan atlantique.

En effet les Etats-Unis se replacent stratégiquement de façon ostentatoire sur le continent africain du nord au sud, qui était jusqu'ici une zone économique réservée à l'Union Européenne et particulièrement à la France. Les USA tentent de promouvoir l'Initiative de Partenariat politique et économique avec les pays de l'UMA au nord (Algérie, Maroc, Mauritanie, Tunisie et Libye). L'accord de libre-échange conclu avec le Maroc en juin 2004 en est un bel exemple

Ils continuent cette offensive en direction des pays du sud du Sahara par la mise en avant de leur projet de l'African Growth and Opportunity Act (AGOA) adopté en 2000. Cette loi sur la croissance et les possibilités économiques en Afrique, a accordé aux produits africains un accès accru au marché américain jusqu'en 2015. La principale disposition de cette loi permet aux

Africains d'exporter des vêtements en franchise de droits de douane vers les Etats-Unis. Depuis que la première AGOA a été adoptée en 2000, les investissements en Afrique ont augmenté ainsi que le commerce avec l'Afrique. La valeur des vêtements africains envoyés aux Etats-Unis est passée d'environ 600 millions de dollars en 1999 à environ 1,5 milliard de dollars en 2003. Sur les 48 pays que comporte l'Afrique subsaharienne, 37 peuvent bénéficier des avantages conférés par l'AGOA².

La contre partie de cette offensive stratégique américaine est la main mise sur les matières premières du continent. Outre les réserves multiples de matière première stratégique du continent Africain, le pétrole constitue un point focal d'intérêt.

A l'heure actuelle, 15 % des importations de pétrole des Etats-Unis proviennent des pays africains, et ce pourcentage devrait passer à 25 % au cours des 10 années à venir au fur et à mesure de l'exploitation de nouveaux gisements (vu la baisse de la production pétrolière américaine et de la Mer du Nord).

Au cours des dix prochaines années, l'Afrique deviendra donc un fournisseur de pétrole et de gaz naturel de plus en plus important pour les Etats-Unis. Le Nigeria et l'Angola figurent déjà parmi les 10 principaux fournisseurs de pétrole des Etats-Unis. Les estimations de réserves prouvées de pétrole en Afrique varient considérablement d'une source à une autre, mais la plupart indiquent que les réserves prouvées de l'Afrique représenteraient environ 7 à 9 % des réserves mondiales, soit 80 à 100 milliards de barils. Nombre de ces pays ont, en outre, un avantage non-négligeable par rapport au Golfe persique : la plupart des gisements sont off-shore, facilitant non seulement le transport maritime qui est direct et ne passe pas par des eaux resserrées, mais permettant aussi la continuité de la production en cas d'instabilité dans les pays concernés.

De là, découle l'intérêt que portent les Etats-Unis à São Tomé pour y installer une base militaire avancée pour surveiller toute la zone ouest Africaine et le Golfe de Guinée.

L'Afrique intéresse également la Chine et les autres pays asiatiques pour ses ressources naturelles stratégiques et pour le débouché économique qu'elle représente pour leurs produits. Les échanges de la Chine avec le continent africain ont quadruplé en cinq années.

.1 Selon un rapport publié par la Maison-Blanche, les importations couvertes par cette loi ont augmenté de 55 % entre 2002 et 2003 et atteignaient 14 milliards de dollars.

A l'instar des Etats-Unis la Chine vient d'entamer elle aussi une offensive diplomatique d'envergure couronnée par l'organisation en fin de l'année 2006 à Pékin, d'un sommet des chefs d'état et de gouvernements entre la Chine et l'Afrique.

La nouvelle stratégie de coopération qu'elle vient d'inaugurer avec le continent Africain a été bien accueillie par les opérateurs politiques et économiques africains qui y voient de nombreux avantages avec ce géant asiatique.

Certains pensent que l'Afrique a tout à gagner en travaillant avec cette puissance qui exerce le rôle moteur dans la dynamique de l'économie mondiale. Surtout que cette Chine qui sort de la pauvreté pourra apporter un peu d'humanisme, dans sa coopération avec l'Afrique en instaurant un partenariat mutuellement favorable, basé sur son propre modèle de développement et qui fait concurrence aux modèles développés par la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International (FMI).

Il est admis que la coopération sino-africaine pourra contribuer au développement des pays africains, mais elle peut avoir le revers d'encourager certains Etats à des pratiques peu démocratiques. Mais il ne faut pas oublier que les pays occidentaux font parfois eux aussi des affaires avec des régimes corrompus quand ça les arrange.

Le chef de la diplomatie chinoise Zhaoxing³ vient de faire au cours de 2007 un périple remarqué en Afrique de l'ouest qui l'a conduit au Cap Vert, au Sénégal, en Mauritanie, au Mali, au Liberia ou à chaque étape de sa visite, il a accordé des aides substantielles au pays visité.

Il a clôturé sa visite de la sous-région par le Nigeria, une semaine après l'acquisition par la China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) - première entreprise offshore chinoise - de 45 pour cent de l'exploitation d'un bloc offshore dans le Delta du Niger pour un montant de plus de deux milliards de dollars.

La Chine importe surtout des matières premières comme le bois, les minerais, le gaz, le pétrole, et exporte de plus en plus d'équipements électroniques et de produits de haute technologie. Ses sociétés de prospection pétrolière sont aujourd'hui présentes dans presque tous les pays de l'Afrique de l'ouest.

A l'instar des Etats-Unis, la Chine s'engage ainsi à faciliter l'accès des produits africains au marché chinois en supprimant notamment les droits de douane sur certains

³ Le chef de la diplomatie M. Zhaoxing lors de son passage à Bamako, la capitale malienne a distribué un document intitulé « La politique de la Chine à l'égard de l'Afrique » les autorités chinoises, qui se décrivent comme « le plus grand pays en développement dans le monde », jettent les bases d'une coopération économique, politique, militaire, culturelle accrue profitable à toutes les parties

produits importés des pays africains les moins développés ; à encourager fortement les entreprises chinoises à s'implanter en Afrique ; à coopérer dans l'exploitation des ressources naturelles ; à réduire et annuler les dettes .

4.1 SECURITE MARITIME

Le manque de moyens navals des pays ouest africains et l'indisponibilité de ceux-ci s'ils existent sont les principaux handicaps pour que ces pays honorent convenablement leurs engagements internationaux en matière de sécurité et de sûreté maritime, signés et ratifiés au niveau de l'OMI (organisation internationale maritime).

Dans les pays du sud comme dans ceux du nord la vie est sacrée, donc le sauvetage et l'assistance des vies humaines en mer sont obligatoires. Mais une observation s'impose. Les conventions internationales de sécurité maritime (Solas et Marpol notamment) sont initiées par et conçues pour les Etats riches du nord qui disposent de la capacité matérielle de leur application.

Les pays de la sous-région les adoptent sans avoir les moyens de les appliquer, ou s'ils font l'effort c'est au prix fort d'acquisition et d'entretien des matériels hautement sophistiqués, chers et produits par les équipementiers des pays du nord. À l'usage, les critères inadaptés qui visent la résolution de ces problèmes conduisent souvent au pire.

Ne paraît-il pas en conséquence urgent de réviser certaines normes de l' OMI, qui ne répondent pas aux capacités financières des pays en développement ? Ne faudrait-il pas maintenir les principes et en adapter les moyens minima à employer dans les zones maritimes des régions en développement ? Quitte à ce l'OMI les aide et les accompagne dans la mise en application de ces normes.

L'exemple du drame du navire Joola illustre bien cette situation. Un pays pauvre n'a pas les moyens d'organiser ses transports intérieurs selon les critères des pays développés. La décence invite à rappeler que ceux-ci avant de devenir riches sont passés par une longue phase de sous-développement de la sécurité de leurs transports ?

Le régime juridique du navire Joola est celui du pavillon sénégalais. Il obéit en conséquence aux règles du droit maritime sénégalais qui inclut les conventions de l'OMI ratifiées par le

Sénégal. Or ce navire à passagers n'est pas en conformité avec les règles de sécurité. Le contrôle des services maritimes sénégalais fermait les yeux, y compris sur la classification qui n'était pas entretenue, tant en raison de son coût qu'en raison du fait que l'État sénégalais, fidèle en cela aux principes généraux du droit public français, est son propre assureur. Le fait d'être ou non aux normes relevait exclusivement de la responsabilité de l'État sénégalais.

Le navire de transport Joola qui effectuait sa liaison maritime habituelle DaKar Ziguinchor, embarque pour son voyage fatal environ 1 220 personnes dont un équipage de 52 navigants. La capacité maximale calculée par le constructeur est de 580 personnes (536 passagers et 44 navigants). La surcharge en passagers était de plus 100%

Ce sont les piroguiers qui sont les premiers sur place, pour sauver les quelques rescapés du Joola. Ils n'ont ni radios, ni gilets de sauvetage. Ce n'est pas le système mondial de détresse qui alerte les autorités sénégalaises, c'est un chalutier qui, sur zone, est informé par un piroguier et qui en informe à son tour son agent maritime, seule « autorité » joignable par radio à Dakar.

Cet exemple devra être médité et servir de leçon pour les pays de la sous région pour améliorer la sécurité et la sûreté en général en mer dans leur zone de responsabilité.

D'ailleurs une conférence internationale sur ce thème de sécurité et de sûreté maritime en Afrique a été organisée cette année 2007 à Abuja au Nigéria et avait regroupé 200 délégués venant de 47 pays. Parmi ces délégués se trouvaient les chefs des marines de 38 pays africains ainsi que le Chef du commandement central de l'armée américaine en Europe.

4.2 Litiges actuels actifs ou latents

La volonté de vivre ensemble en Afrique n'a pas été à la base des constructions nationales des états, les règles de vie commune et notamment en milieu rural ont été bien souvent perçues comme étant communautaires. Mais s'il s'agit de vivre ensemble et d'éviter la destruction de ces liens. Cette cohésion sociale est souvent mise à rude épreuve par des mécontentes, des jalousies, des stratégies de luttes internes dont les origines remontent

quelquefois au découpage colonial des frontières qui n'avait pas tenu compte des prolongements ethno démographiques de ces communautés.

Si le continent est traversé continuellement par des conflits barbares et sauvages. Leurs causes sont multiples : centralisation excessive du pouvoir politique et économique, engendrant corruption et népotisme ; refus de certains dirigeants de rendre des comptes et d'accepter l'alternance politique, en particulier dans les pays de la mouvance « francophone » ; mépris des minorités ou, au contraire, monopolisation du pouvoir par des groupes particuliers (ethniques, régionaux, militaires, etc.), et absence de systèmes de représentation efficaces ; coopération insuffisante de part et d'autre de frontières qui séparent artificiellement une même communauté ; disputes sur des tracés territoriaux hérités de la colonisation, pour un accès à la mer, au pétrole ou à d'autres gisements de matières premières ; difficultés du retour à la vie civile pour les ex-combattants, insuffisance de contrôle de la circulation des armes légères...

Les conflits actuels en Afrique de l'ouest sont essentiellement interne dans les états c'est-à-dire intra étatique. Ils ont pour origine la lutte interne pour le pouvoir ou le fait de mouvement sécessionnistes généralement à base ethnique :

La côte d'ivoire est menacée aujourd'hui de partition entre le nord et le sud. Le Liberia a connu une guerre de pouvoir dévastatrice, vient de retrouver la paix par des élections démocratiques organisées par l'ONU, ayant amené une femme à la tête de l'état .Le Sénégal connaît aussi un mouvement de rébellion en Casamance pour ne citer que ceux là sans être exhaustifs.

Les convoitises que représentent les ressources quelles qu'elles soient peuvent donner lieu à des conflits interétatiques dans cette région du monde très peuplée et pauvre.

Fort heureusement il n'y a pas à présent de conflit armé entre deux états en Afrique de l'ouest. Ces pays doivent continuer à travailler au renforcement de la paix qui passe par le maintien du principe d'intangibilité des frontières hérités de la colonisation adopté par l'OUA, par la prévention des conflits internes pour leur salut en vue d'un développement durable. Ils doivent également renforcer les rôles et les moyens des forces d'interposition de la communauté économique des états d'Afrique de l'ouest (ECOMOG) qu'ils avaient créées et qui avaient joué un grand rôle de pacification dans la guerre interne en Sierra Leone.

4.3 Immigration clandestine

Les populations d'Europe qui étaient pendant les siècles passés, les principaux migrants de la planète et avaient peuplé majoritairement les continents américains et australiens. Aujourd'hui tous ces pays du nord en général et l'Europe en particulier se barricadent et font face à la lutte contre l'immigration qu'ils avaient pratiquée par le passé et qu'ils considèrent plus négative que bénéfique.

Selon les estimations de l'Organisation internationale pour la migration (OIM), plus de 27 000 migrants ont débarqué l'année 2006 sur les côtes des Canaries, un archipel situé à une centaine de kilomètres au large de la pointe sud du Maroc et à 650 kilomètres de la Mauritanie. Ces candidats à l'immigration fuient la pauvreté, et cherche des conditions de vie meilleurs. La décence invite à rappeler que c'était aussi la situation des migrants européens des siècles passés.

Les mesures entreprises par l'Algérie pour rendre moins étanches ses frontières Sud et la politique de répression menée par le Maroc pour enrayer le phénomène de l'immigration illégale ont amené les candidats à l'immigration clandestine, africains et asiatiques à modifier leur plan de route. La Mauritanie est devenue, depuis peu, leur point de départ favori vers les pays de l'Europe de l'Ouest.

Jusqu'à un passé récent, les immigrants clandestins ralliaient le vieux continent à partir du territoire marocain, algérien ou libyen. Le choix de la Mauritanie par les immigrants subsahariens et asiatiques s'explique par le fait que ce pays manque cruellement de moyens pour assurer un contrôle efficace de ses frontières. En effet par sa proximité de l'Espagne et avec 5 000 kilomètres de frontières terrestres et 750 kilomètres de façade maritimes, il est extrêmement difficile pour un pays aussi vaste que la Mauritanie et qui manque de moyens de contrôler l'afflux incessant d'immigrants clandestins sur son territoire.

C'est ainsi que chaque jour, des centaines de personnes originaires des pays du Sahel , de l'Afrique de l'Ouest et d'Asie s'entassent dans des bateaux de pêche et des embarcations de fortune loués ou achetés pour prendre la destination des îles Canaries, endroit à partir duquel ils tentent, par la suite, d'entrer en Europe.

Une enquête confidentielle des services de renseignements espagnols publiée récemment par le quotidien espagnol El País évalue le nombre de Subsahariens éparpillés (entre 10 000 et 15 000) dans le nord de la Mauritanie en attente d'un départ par bateau. Elle révèle également que chaque clandestin doit payer l'équivalent de 1000 euros pour décrocher son ticket pour les îles Canaries, un voyage, long de près de 700 km, qui dure quatre à cinq jours. Pour éviter de devoir payer une telle somme, certains candidats à l'immigration clandestine préfèrent toutefois se débrouiller, eux- même, pour rallier le territoire espagnol. La solution ? L'achat d'une pirogue, dont le prix n'excède généralement pas les 600 dollars. Mais l'arrivée aux îles Canaries n'est pas garantie, surtout à bord d'embarcations aussi précaires et surtout peu adaptées à la navigation en haute mer.

D'ailleurs, tous les jours des migrants clandestins Africains ou autres meurent avant d'atteindre le sol européen. Au moins, au cours de l'année 2006, 500 migrants ont péri en mer. Des corps échouent régulièrement sur les berges des plages de la Mauritanie. Quand ils échappent à la mort, des centaines d'entre eux tombent dans les mailles des filets des garde-côtes mauritaniens ou espagnols.

Ce qui était d'ailleurs le cas le mois de février 2007 d'un petit navire à bord duquel il y'avait plus de 400 immigrants clandestins de diverses nationalités et dont 300 indiens .Ils avaient été arraisonnés dans les eaux internationales au large de la Mauritanie en provenance de la Gambie et mis dans un centre d'accueil à Nouadhibou en attendant leur rapatriement dans leur pays d'origine.

4.4 Menaces du terrorisme et de la piraterie en mer

Le terrorisme et la piraterie représentent des menaces vieilles comme la mer, qui inspirent aujourd'hui des criminels, des voyous et des terroristes. Il est difficile de les ignorer.

La convention de Montego bay sur le droit de la mer en son article 101 précise que le pirate n'agit qu'en haute mer, à partir d'un navire et contre un autre bateau, pour des motifs strictement privés. D'après un document officiel du Bureau maritime international (BMI) , la zone de prédilection de la piraterie est la mer de chine, l'océan indien et particulièrement le détroit de Malacca et les eaux archipelagique indonésienne (voire l'annexe N°7).

Dans la zone de l'Afrique de l'ouest, la piraterie est fort heureusement absente sauf quelques cas isolés au Nigeria, alimentés par des revendications sociales des autochtones et qui s'attaquent aux compagnies pétrolières et leur employés au delta du Niger. On peut penser que le développement prévisionnel de l'exploitation offshore dans cette zone pourrait constituer à l'avenir une motivation pour les pirates surtout que les pays en question n'ont pas encore une grande capacité de lutte contre eux. Les menaces se développent et se précisent avec l'accroissement des enjeux économiques et stratégiques. Les pays d'Afrique de l'ouest doivent anticiper ces menaces et se préparer à les combattre, car elles apparaîtront inévitablement avec l'exploitation des nouvelles richesses énergétiques.

Y'a-t-il une différence entre les pirates et les terroristes ?

Ils sont semblables. Tous les deux s'expriment par le désordre et la violence obéissant aux règles du chaos. Leurs différences résident dans leurs motivations, les uns agissent pour des raisons matérielles, les autres pour des raisons mystiques. Ils sont caractérisés par une nature apocalyptique où il n'y a pas de place aux sentiments de pitié. Les terroristes se sentent investis d'une mission qui les dépasse et à laquelle ils ne refusent aucun moyen.

Plus concrètement, le milieu maritime offre au terroriste des mers des opportunités mésestimées et qui inquiétaient les États-Unis dès décembre 2001. Les navires sont en effet des cibles faciles ; les abordages quasi quotidiens dans le monde le prouvent et la baisse du nombre de marins sur les grands pétroliers l'explique. Par ailleurs, les navires doivent ralentir dans les passages resserrés, au cœur des zones archipélagiques qui abritent cachettes et repaires ; quant aux petites embarcations des terroristes, elles peuvent se confondre sur les écrans radars avec de très grosses vagues

Les terroristes peuvent être plus meurtriers que les pirates. La conférence européenne des ministres des transports expliquait au printemps de 2006 : « le transport maritime porte en lui plusieurs facteurs de vulnérabilité ». Outre l'hypothèse d'une prise d'otages, « les navires, notamment les transporteurs de gaz liquéfié, peuvent être utilisés comme armes pour lancer une attaque ou détruire des infrastructures ». Les cibles ne manquent pas. Ce sont les butaniers et propaniers qui inquiètent les responsables civils et militaires. Une telle attaque serait « imparable » ; rien n'arrête un fou. Des pétroliers ou des bâtiments de guerre pourraient également être la cible de terroristes. Comme c'était le cas d'un pétrolier français et d'un navire de guerre américain dans les eaux du golfe arabe.

Autre possibilité : la perturbation du trafic aux abords d'un port, d'un détroit comme en face de Singapour suite à l'échouage volontaire d'un pétrolier. Les dégâts varieraient selon l'état chimique de la cargaison. Les navires peuvent servir à dissimuler ou à transporter des armes conventionnelles, nucléaires, chimiques ou biologiques. Une telle crainte est légitime puisque seuls 2 % des quelque 15 millions de containers dans le monde sont effectivement contrôlés.

Les terroristes des mers sont donc susceptibles de laisser planer une menace autant environnementale qu'économique sur le monde maritime. Certes, leur influence sur le cours et l'approvisionnement du pétrole est à nuancer. En revanche, au lendemain des attentats du 11 septembre, le coût des primes d'assurance est passé de 0,2 à 1 % de la valeur du navire pour l'année.

Comment lutter alors contre des terroristes kamikazes ou des pirates capables de disparaître dans des nuages de fumée ? Sur le plan juridique, la piraterie constitue en haute mer une exception au principe d'exclusivité de juridiction de l'État du pavillon. En revanche, dans les eaux territoriales, seul l'appel au secours en portée visuelle, le flagrant délit ou la légitime défense peuvent permettre une intervention étrangère. Ce respect absolu de l'exercice de la souveraineté sur les eaux territoriales nuit à la protection optimale des navires et cargaisons sensibles.

Sur le front du terrorisme, on envisage, entre autres mesures, la création de corridors réservés aux pétroliers ou chimiquiers, et donc interdits aux petites embarcations qui peuvent être chargées d'explosifs. L'Organisation maritime internationale (OMI) qui s'est réunie en décembre 2002 ne dispose que d'un pouvoir de recommandation en plus d'une capacité à alerter la communauté internationale. Avec l'Erika et le Prestige, il y a lieu d'intégrer ce type de menaces environnementales qui pèsent sur les côtes et qui peuvent être le résultat non d'accidents mais d'actions orchestrées par les nouveaux monstres des mers.

À ces menaces pirates et surtout terroristes, que peut-on faire en Afrique de l'ouest ? Une défense lourde à manœuvrer face à un adversaire vif, rapide n'est ni adaptée, ni dans les capacités de ces pays. Il faut être vigilant et s'appuyer sur le renseignement et sur la communauté internationale en adoptant une posture permanente de sauvegarde maritime.

5 Conclusion

L'Afrique de l'ouest est une sous région constituée d'un ensemble de 16 pays compris entre la Mauritanie au nord jusqu'au Nigeria au sud. Situé à moins de 650 km de l'archipel des îles Canaries, elle n'est séparée des Etats-Unis que par l'océan atlantique. Cette zone géographique correspond historiquement à l'Afrique occidentale française (AOF). Elle commence depuis quelques années à occuper une place stratégique sur le plan mondial en raison de sa position géographique et de ses ressources naturelles.

Les pays d'Afrique de l'ouest ont une population estimée à 290 millions dont 45% ont moins de 15 ans. Ils connaissent encore pour certains les guerres civiles, l'instabilité politique, et souffrent du sous développement, mais ils disposent d'un vaste espace maritime, riche et porteur d'espoir de leur décollage économique futur.

En attendant le développement économique qui tarde à venir et à juguler la pression démographique. Cette importante population jeune qui agrandit les villes et les campagnes ne trouvant pas beaucoup d'opportunité chez elle pour mieux vivre, cherche pour la plupart, leur salut en émigrant en Europe même au péril de leur vie.

Par ailleurs l'Europe aujourd'hui et l'occident en général ne perçoivent que les aspects négatifs de l'immigration. Alors que par le passé l'immigration avait contribué au développement et au échange de culture, principal chemin vers la mondialisation. Il est établi qu'il y'a un lien entre le phénomène migratoire, tel qu'il se pose aujourd'hui, l'avenir du développement et la paix dans le monde. Il convient, comme par le passé, d'inverser la perception aujourd'hui conflictuelle et violente de la migration en une opportunité de dialogue et de tolérance, en un moyen de développement naturel induit par la logique de la mondialisation.

Les pays d'Afrique de l'ouest n'étaient par le passé particulièrement tournés vers la mer .ils disposaient pour la plupart de stratégie maritimes limitées et peu consistantes qui ne leur permettaient pas encore de cerner et de tirer les meilleurs profits de leur vaste potentiel économique attaché à leur zone maritime en terme halieutique et énergétique.

Ils doivent cependant s'engager dans une nouvelle dynamique maritime, compte tenu de leurs importantes ressources maritimes d'une part et de la nécessité pour eux d'un développement rapide pour faire face à la pression démographique de plus en plus préoccupante.

Ils disposent des richesses halieutiques parmi les plus importantes au monde dont l'exploitation place le secteur de la pêche au premier si non au second rang dans l'économie de ces pays. Mais l'intensité de l'effort de pêche, conjuguée avec la détérioration de l'environnement menace la durabilité de cette ressource.

La durabilité de la pêche est vitale pour ces pays. Il est aujourd'hui reconnu par tous les acteurs (pêcheurs, scientifiques et gestionnaires...) que la pêche ne peut survivre que si les écosystèmes marins dont elle dépend sont en bonne santé, ce qui ne peut se faire que par l'intégration de la protection de l'Environnement dans les politiques de pêche. Il importe pour assurer cette durabilité qu'une meilleure coopération entre les ministères de l'environnement et de la pêche se fasse.

Le problème des prospections pétrolières est délicat à gérer car, les pays de la sous région sont pauvres et accordent de grands espoirs pour leur développement rapide à des résultats positifs de ces recherches. Il est difficile dans une telle situation de recommander un arrêt de ces prospections. Toutefois, il est indispensable que ces prospections soient interdites dans les aires protégées marines.

L'établissement d'aires protégées marines est indispensable comme en Mauritanie, au Sénégal, en Guinée et au Cap-Vert pour faire un réseau sous régional. Une meilleure gestion de celles qui existent est nécessaire pour assurer la durabilité de la pêche. Le rôle bénéfique des aires protégées pour la pêche a été mondialement démontré.

En ce qui concerne la ressource, l'insuffisance de la connaissance des potentiels exploitables constitue un problème. Il est capital que les capacités locales d'évaluation des stocks soient renforcées. Une pêche ne saurait être durable si on alloue des quotas sans connaître le potentiel dont on dispose.

Certaines ressources, notamment les espèces démersales côtières sont surexploitées. Il convient que des mesures énergiques soient prises pour permettre une régénération des stocks. Ces mesures pourraient être leur exclusion momentanée des accords de pêche et une forte taxation de leur exportation.

Le développement du commerce international crée une forte demande sur certaines espèces au point de constituer une menace. C'est le cas des requins, des raies, des mérours, des dorades et des céphalopodes...

Pour ces espèces un cadre réglementaire plus strict s'impose.

Le développement de la pêche artisanale (techniques plus performantes et fortes augmentations des pêcheurs) en Afrique de l'Ouest, commence à poser de sérieux problèmes. Pour assurer la durabilité de la pêche en Afrique de l'Ouest, il est indispensable qu'un système efficace de régulation de l'effort de pêche artisanale soit mis en place.

En ce qui concerne les accords de pêche, l'Union Européenne se présente en un bloc lors des négociations, alors que les pays Africains mènent de façon isolée les négociations, ce qui les met en position de faiblesse. L'idéal serait une négociation en bloc des pays d'une même sous-région. A titre d'exemple, pour l'Afrique de l'Ouest, les pays membres de la Commission sous-régionale des pêches (Mauritanie, Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau, Guinée et Cap Vert) pourraient se mettre ensemble pour négocier les accords de pêche. Mais la divergence de leurs intérêts fait que cette approche est pour le moment difficile à réaliser. Il serait souhaitable, au stade actuel, que les conditions minimales régionales d'accès aux zones de pêche identifiées soient unifiées et adoptées dans toutes la sous région. Un préalable à ces conditions minimales serait la mise en place d'une bonne gouvernance des pêches qui passe nécessairement par une plus grande transparence et une plus forte responsabilisation des pêcheurs. Le caractère partagé de beaucoup de ressources halieutiques et l'existence de problèmes de gestion communs à presque tous les pays de la sous région ouest africaine (surexploitation de stocks partagés, exploitation abusive des requins, des raies et des céphalopodes à cause de leur valeur marchande élevée, faiblesse institutionnelle des administrations, des instituts de recherches chargées de la gestion des ressources halieutiques et des organismes de surveillance...) exigent une approche régionale de l'aménagement et de la gestion des pêcheries. Une action plus coordonnée dans le cadre existant de la commission sous-régional des pêches (CRSP) contribuera à une amélioration de la qualité des décisions prises en matière de conservation des ressources halieutiques.

L'Afrique de l'ouest, en plus de ses richesses halieutiques, est depuis quelques années le champ des prospections pétrolières souvent positives des grandes compagnies internationales. La place stratégique qu'ils viennent d'acquiescer ces dernières années au niveau mondial, devra amener les pays d'Afrique de l'ouest à la préserver par la prévention des conflits frontaliers en cas de découverte de ressources énergétique offshore chevauchant.

Comme pour la pêche, ils doivent mettre en place un mécanisme de dialogue et de concertation propre à prévenir, gérer et régler les conflits liés à l'exploitation économique et commerciale des richesses énergétiques situées aux limites territoriales et notamment dans leurs zones économiques exclusives (ZEE).

En raison des enjeux très importants de leur espace maritime, les pays d'Afrique de l'ouest doivent sans tarder développer les capacités navales qu'il convient de faire, pour assurer l'assistance et le sauvetage en mer dans leur zone de responsabilité, lutter contre toutes les formes de pollutions maritimes, contre la piraterie et le terrorisme.

Leur défi sera à l'avenir de profiter de leur importante ressource maritime par une gestion durable et par la promotion de la paix civile intérieure et extérieure avec leur voisin en s'accordant le plutôt sur la délimitation définitive de leur frontière maritime.

ANNEXE N°1 les moyens de surveillance des pays de la CRSP

Les pays de la commission sous régionale des pêches disposent des moyens suivants :

CAP VERT

Une commission Nationale de Surveillance est récemment créée au Cap Vert. La Surveillance maritime et Aérienne dirigé par la garde côte qui dispose des moyens suivants :

PATROUILLEUR

1 x 62M – opérationnel

2 X 26m – opérationnel

1 X 15m – non opérationnel

GAMBIE

Département des Pêches et Responsable de l'aménagement. La marine Nationale est chargée de la Surveillance avec deux vedettes côtières

GUINEE

PATROUILLEUR

2 Grands Patrouilleurs sans Radar et sans équipement de communication

2 Vedettes côtières

GUINEE BISSAU

Une nouvelle institution, responsable de la protection des pêcheries est récemment créée.

La Surveillance maritime est effectuée par la marine avec 2 missions de Surveillance par mois

Deux vedettes côtières

MAURITANIE

2 Patrouilleurs hauturiers effectuent 26 jours de mer par Mois chacun

2 aéronefs gérés par l'armée de l'air.

4 vedettes côtières

5 stations radar sur la côte.

SENEGAL

La DSPC est chargée de la Surveillance des pêches en collaboration avec la marine et autres institutions

MOYENS DE SURVEILLANCE

.

2 patrouilleurs hauturiers pour la marine

Un aéronef (tribune Islander) mis en œuvre par l'armée de l'air

6 vedettes de 20m mis en œuvre par la DPSP

SIERRA LEONE

Sans moyens navals

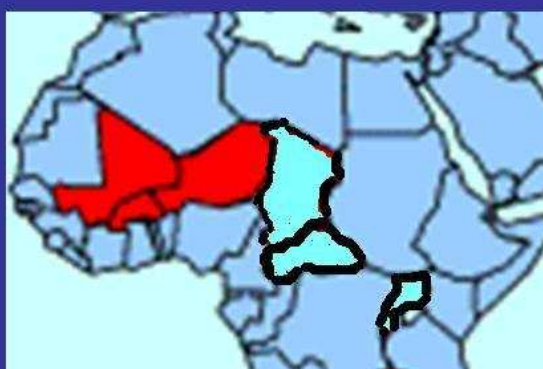
Annexe N°2

Carte des pays de l'Afrique de l'Ouest



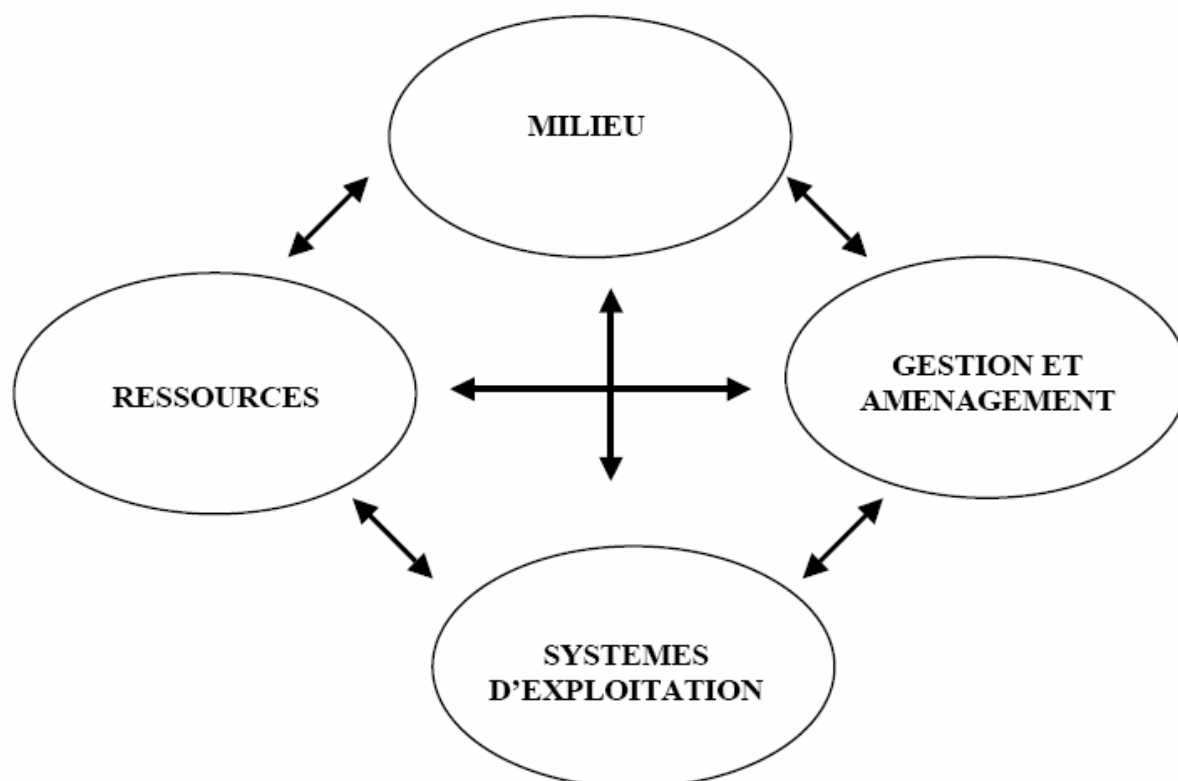
Annexe N°3

Pays enclavés De l'Afrique de l'Ouest



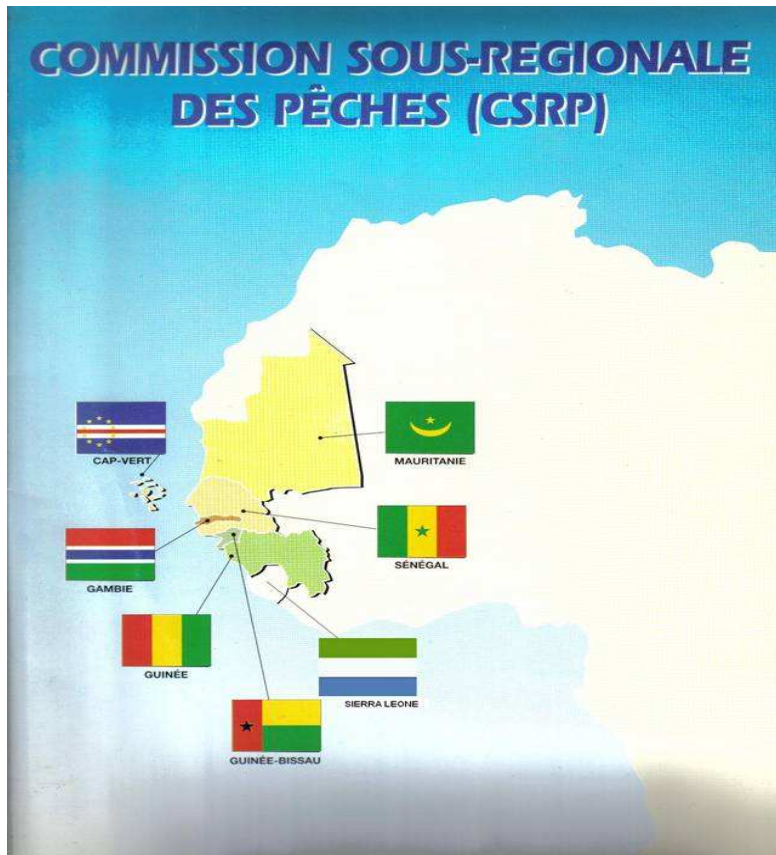
Annexe N°4

Schéma du système de pêche.



Annexe N°5

Les pays membres de la commission sous régionale des pêches



Parmi les réalisations concrètes de cette commission sous régionale des pêches on peut citer les réalisations dans les domaines institutionnelles et opérationnelles.

Domaines institutionnelles

- Harmonisation relative des législations nationales de pêche.
- Création et harmonisation des Registres nationaux des navires de Pêches ,
- Application de la déclaration dite de Nouakchott pour la lutte contre la Pêche illicite non déclarée et non réglementée, dans la ZEE des états membres de la CSRP.

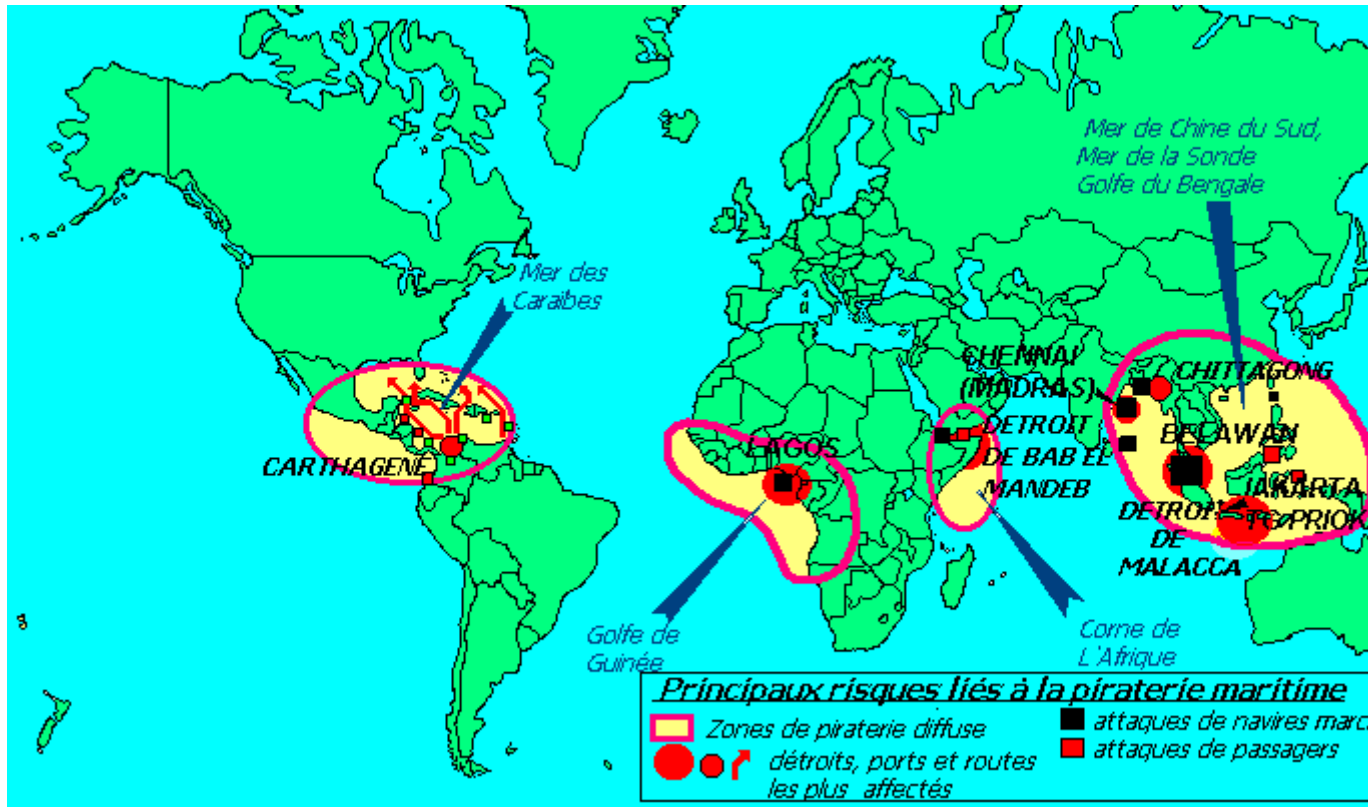
Domaines opérationnelles

Au niveau opérationnel, la CSRP a créé en son sein une structure, chargée de la surveillance appelé unité de coordination et de surveillance (UCOS), basée à Banjul et qui organise chaque année plusieurs missions de surveillances combinées au profit des pays membres.

Les potentiels aéronavals de surveillance de ces pays susceptibles d'être engagés dans ces missions figurent à l'annexe N° I.

Annexe N°6

Les zones de la piraterie dans le monde



ANNEXES N°7

Bibliographie

- Revue Défense Nationale N°5 mai 1997
- Revue Générale de droit international public N°97/3 1997
- Etat nation et migrations en Afrique de l'ouest :Le déficit de la mondialisation par Pape Demba Fall
- Le monde diplomatique :l'état de l'environnement en Afrique par Vergas Charlene mai 1999
- Revue stratégique N°80 du mois d'avril 2000
- Le monde diplomatique octobre 2006 :L'Afrique de l'ouest en proie aux guerres civiles.
- Rapport de la session de la commission sous régional des pêches tenue à Nouakchott 2002
- Rapport UICN- Bureau régional pour l'Afrique de l'ouest novembre 2002
- Revue maritime N°464 : Sécurité maritime et tiers monde
- Monde diplomatique : Espoir de renaissance, Dérive d'un continent par Philippe Leymarie
- Jeune Afrique :par Bechir ben Yahmed février 1999
- Revue marocaine El watan du 19 mars 2006
- Rapport annuel 2005 du Bureau régional UICN pour l'Afrique de l'ouest
- Synthèse de l'atelier du 9 mars 2005 à Nouakchott sur l'exploitation pétrolière et la gestion environnementale en Afrique de l'ouest.
- Revue N°112 Politique internationale par François Lafargue
- Revue Afrique énergie par Dadien Georges Awoumou mai 2005