Douzième Conférence des Parties (CdP12)
Contractantes à la Convention relative à la Coopération
en matière de Protection, de Gestion et de mise en
valeur du milieu Marin et des zones côtières de la côte
Atlantique et de la Région de l’Afrique de l’Ouest, du
Centre et du Sud (Convention d’Abidjan)

Abidjan, Côte d’Ivoire du 27 au 31 mars 2017

CHARTE DE LOME : SECURITE MARITIME
ET DEVELOPPEMENT EN AFRIQUE
Charte de Lomé : sécurité maritime et développement en Afrique

Emmanuel Desclèves | De l'Académie de Marine.

À près cinq jours de tables rondes rassemblant tous les acteurs du maritime au Togo du 10 au 15 octobre, les chefs d’État africains ou leurs représentants ont signé la « Charte de Lomé » sur la sécurisation des activités maritimes et le développement de l’économie bleue en Afrique. 31 des 43 délégations présentes ont approuvé en séance ce texte élaboré dans le cadre d’un Sommet extraordinaire de l’Union africaine.

En fond de tableau, le développement de l’économie bleue suscite à juste titre bien des espoirs dans les pays africains, compte tenu notamment des perspectives démographiques. La mer est perçue comme une solution possible à de nombreux défis : nourriture, énergie, santé, ressources minières, biotechnologies, tourisme, transport, etc. Sur 54 pays que compte l’Afrique, 38 sont des États côtiers.

Mais en contrepartie, l’environnement maritime reste soumis à de nombreuses contraintes qui en limitent l’accès. On pense naturellement aux difficultés liées à la technologie, au manque d’infrastructures et de services locaux adaptés aux besoins, à l’insuffisance de personnel qualifié. Un certain nombre d’activités illicites ou mal contrôlées viennent en outre générer de l’insécurité et grever les ressources disponibles.

Les débats

De trois à cinq tables rondes par jour ont permis de mettre tous ces sujets sur le tapis et de les discuter de façon très ouverte entre les nombreux intervenants. La sécurité (safety) et la sûreté (security) maritimes ont été au cœur des débats, le golfe de Guinée étant considéré comme une zone à risques encore que des voix se soient élevées pour contester la détérioration affichée de la situation.

Des propositions ont été faites pour autoriser l’embarquement des gardes armés privés sur les
navires, mais plusieurs pays côtiers ont souligné avec force le danger que pouvait représenter des mouvements incontrôlés d’armes dans les ports. Manifestement, le risque « à terre » est considéré comme trop élevé vis-à-vis du bénéfice attendu en matière de sûreté à bord.

S’agissant de la poursuite et de la sanction des infractions commises en mer, de nombreux orateurs ont insisté sur la nécessité de mettre en place des procédures réglementaires très solides au niveau national, mais également en étroite cohérence avec celles des pays voisins de telle sorte que la criminalité ne puisse pas trouver de « maillon faible » dans tel ou tel pays. Dans cette même perspective, la formation spécifique des magistrats appelés à instruire des délits commis en mer apparaît primordiale.

Bien entendu, l’information et le renseignement sont la clé de la lutte contre la piraterie et les activités illícites d’une façon générale. Beaucoup d’interventions ont été consacrées à la question majeure de la coopération entre États, mais également entre administrations au sein d’un même pays. À cet égard, le modèle français de l’« Action de l’État en mer » a été largement plébiscité. Au-delà de la juridiction nationale, diverses coopérations régionales plus ou moins étendues ont été citées en exemple, avec des structures de coordination qui restent cependant encore parfaitables dans la plupart des cas.

Du côté des perspectives de développement économique, une journée a été consacrée à l’économie bleue, à l’énergie, à la pêche et au tourisme maritime.

Les problèmes liés à la pêche concernent essentiellement les deux secteurs, d’une part de la pêche traditionnelle côtière et d’autre part de la pêche industrielle le plus souvent concédée par des accords étatiques avec de gros armements industriels. Compte tenu de la pression démographique, qui porte essentiellement sur la zone littorale, la pêche traditionnelle est de plus en plus sollicitée mais produit de moins en moins, ce qui pose un problème social majeur auquel les gouvernements sont très attentifs.

La pêche industrielle en ZEE est le fait d’armements étrangers (essentiellement européens à l’Ouest et asiatiques à l’Est) qui négocient globalement de quotas et sont difficilement contrôlables par les moyens réduits de l’État côtier, d’autant que peu nombreux sont les navires qui débarquent localement leurs prises. Globalement, on considère que la surpêche est généralisée et que les prises illícites dépassent d’au moins 40 % les quotas autorisés. Ces déséquilibres incontrôlés influent aussi sur la ressource côtière, génèrent évidemment d’importants manques à gagner et suscitent par conséquent des tensions génératrices de conflits potentiels.

S’agissant de protection de l’environnement, les débats se sont moins concentrés sur la pollution en mer que sur l’aménagement de la bande littorale dans ses interactions avec la mer. Le long du littoral atlantique une forte érosion de la côte a été mise en exergue, chiffrée parfois à plusieurs dizaines de mètres
par an, ce qui pose naturellement un problème majeur aux infrastructures côtières (ports, villages, routes, villes, etc.). Cette question a suscité bien des débats mettant en lumière la nécessité de mesurer et suivre ces évolutions tout au long du littoral en concertation avec les pays concernés.

La Charte

L’objectif affiché est bien le développement de l’économie bleue par différents moyens, la préservation de l’environnement marin et naturellement la sécurité et la sûreté maritimes. Il s’agit de prévenir et réprimer la criminalité nationale et transnationale notamment le terrorisme, la piraterie, le trafic de drogues, le trafic de migrants, la traite des personnes et les trafics connexes de tous genres en mer, ainsi que la pêche illégale non déclarée et non réglementée.

Chaque État partie s’engage à poursuivre les efforts en prenant des mesures appropriées pour créer des emplois productifs, réduire la pauvreté et éliminer l’extrême pauvreté, à encourager la sensibilisation aux questions maritimes afin de créer les meilleures conditions de vie et de renforcer la cohésion sociale par la mise en œuvre d’une politique juste, inclusive et équitable visant à résoudre les problèmes socio-économiques.

Le document de 24 pages couvre tous les domaines : prévention, échanges d’informations, coordination locale et régionale, gouvernance, exploitation des ressources, frontières maritimes, sûreté de la navigation, pêche et aquaculture, emploi et formation, compétitivité, infrastructures, harmonisation des législations, aspects financiers et juridiques, protection de l’environnement, gestion des risques et des catastrophes, etc.

La Charte met en place un Comité des États parties, un fonds financier, des dispositions de règlement des conflits.

**

Président en exercice de l’Union africaine, le président tchadien Idriss Déby Itno a voulu saluer une « étape décisive dans la recherche d’une croissance durable pour le continent ». Au-delà du caractère inédit et exemplaire de cette Charte, il restera à s’assurer qu’elle est suivie d’effets concrets.

Éléments de bibliographie


Site officiel du Soumet de Lomé (www.sommedeleloue.org).