

# La porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire

ANI Yao Thierry, Doctorant : thierryani14@gmail.com.fr

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de conférences: kablanjoseph@yahoo.fr

KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, Professeur titulaire : bikpoceline@yahoo.fr

Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan

---

## RÉSUMÉ

Bordée par l'océan atlantique, la Côte d'Ivoire s'étire sur un littoral de 550 Km de long. Le pays bénéficie d'une portion maritime allant de la mer territoriale à la Zone Économique Exclusive avec une superficie de 203 000 Km<sup>2</sup>. Cet espace surveillé par la marine nationale et les affaires maritimes à travers les gardes côtes est pourtant en proie à plusieurs actes de malveillance. L'objectif de cette étude est de montrer les raisons à l'origine de la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire malgré la présence des acteurs de sûreté maritime. La méthodologie adoptée repose sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain auprès des agents de la marine nationale et des affaires maritimes. Les visites dans les bases navales et les arrondissements maritimes ont permis de connaître les moyens dont disposent les deux forces en présence. Le manque de collaboration des acteurs de sûreté, l'insuffisance des moyens hauturiers et des patrouilles expliquent la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire.

**Mots-clés :** Côte d'Ivoire, Frontière maritime, Marine, Affaires maritimes, Moyens hauturiers

## Abstract

*Bordered by the Atlantic Ocean, Côte d'Ivoire is situated on the littoral by 550 Kilometers long. Since the convention adoption of Montego Bay in 1982, the country takes profit a sea portion stretching from the territorial waters to the economic zone, special with an extension of 203 000 square. This space supervised by the navy and maritime business though out guards' costs is nevertheless in distortion by many bad actions. The objective of this study is to show the fundamental causes of sea frontiers porosity of Côte d'Ivoire despite the presence maritime security. The adopted method lies on coupled documentary researches to investigate the ground near the national navy men and Maritime's business. The visit in the ship stations and sea shores have permitted to know the means that dispose the two forces in presence. The lack of security actors' collaboration, insufficiency high sea means and supervisors explain the porosity of sea frontiers of Côte d'Ivoire*

**Keywords:** Côte d'Ivoire, Maritime frontiers, Navy, Maritime business, High sea means

## INTRODUCTION

La frontière limite un territoire et en détermine son étendue. Ainsi, elle sépare un État de ses voisins. Au cours du cycle historique moderne, l'État s'est construit sur le socle de la souveraineté du territoire, territoire alors circonscrit par des frontières terrestres. Dès lors, la pensée politique a assimilé la souveraineté de l'État au déploiement du monopole de la violence légitime sur la terre (Cormier-Salem et Dahou, 2010). Alors que les frontières actuelles des États africains se fixaient à la conférence de Berlin tenue de novembre 1884 à février 1885 (Ahmad, 2013), celles morcelant le domaine maritime des pays côtiers remontent en 1982 à la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego-Bay. Ainsi, les États côtiers bénéficient d'un territoire maritime allant du rivage à la Zone Économique Exclusive sur lequel, ils exercent des droits patrimoniaux (Coutansais, 2012). La Côte d'Ivoire qui est bordée par l'océan atlantique jouit de 203 000 Km<sup>2</sup> de domaine maritime. La surveillance de ce territoire maritime est assurée par la marine nationale et les affaires maritimes à travers les garde-côtes. Pour mener à bien la protection des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire, des moyens hauturiers sont mis à la disposition de la marine nationale. Pourtant, les frontières maritimes de la Côte d'Ivoire demeurent perméables et sont en proie à des actes de malveillance. Les pirates étendent leur zone d'opération vers la Côte d'Ivoire où ils sont plus actifs (Olivier d'Auzon, 2013). Les navires pétroliers sont de plus en plus attaqués dans les eaux ivoiriennes. Le navire Luxembourgeois, le Gascogne a été détourné le 31 janvier 2013 avec 3 000 tonnes de gasoil au mouillage au port d'Abidjan. En outre, les chalutiers de la pêche industrielle pratiquent leur activité dans des zones réservées à la pêche traditionnelle en toute quiétude avec des équipements techniques hors normes (KOFFIÉ-BIKPO, 2010). Eu égard à ce qui précède, la question que soulève cette étude est de savoir pourquoi malgré la présence des acteurs de sûreté maritime ivoiriens, les frontières maritimes de la Côte d'Ivoire demeurent perméables ? L'objectif de cette étude est de montrer les raisons de la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire malgré la présence des acteurs de sûreté maritime.

## 1. MÉTHODOLOGIE

La méthode de travail utilisée repose sur une recherche documentaire sustentée d'enquêtes de terrain menées auprès des agents des affaires maritimes et portuaires et de la marine nationale.

La recherche documentaire s'est faite au centre de documentation du port d'Abidjan, aux archives de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires et sur Internet. Les informations recherchées portaient sur le domaine maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire, les acteurs qui surveillent cet espace et les différents incidents de sûreté maritime qui sont perpétrés.

Quant aux enquêtes de terrain, elles se sont déroulées de novembre 2014 à février 2015 pour ce qui est des affaires maritimes et de mars à mai 2015 au niveau de la marine nationale. Au niveau de ces deux administrations, à l'aide d'un guide d'entretien appliqué aux commandants du service de sécurité et de sûreté de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires et au commandant en second du patrouilleur le « Bouclier », les informations relatives à la mission de chacun des acteurs dans la surveillance de l'espace maritime ont été obtenus. En outre, sur les moyens dont ils disposent, du nombre de patrouilles effectuées par ces derniers et des rapports que les deux forces entretiennent dans la protection de ce domaine maritime ont été discutées. Les résultats obtenus ont été structurés en deux parties à savoir l'absence de collaboration entre les deux acteurs de sûreté maritime malgré des prérogatives similaires et des patrouilles insuffisantes voire inexistantes des forces en présence.

## 2. RÉSULTATS

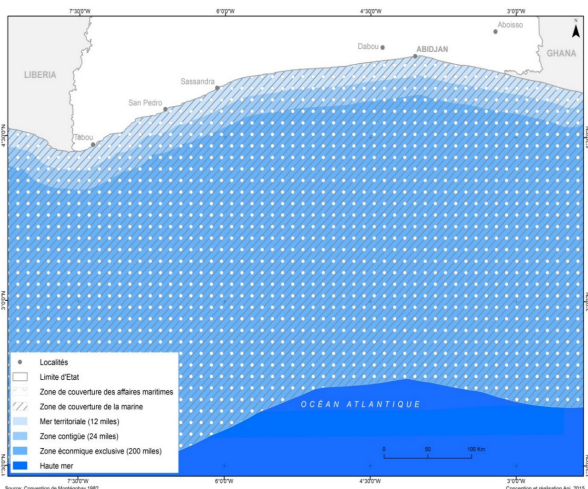
### 2-1. LA SURVEILLANCE DE L'ESPACE MARITIME IVOIRIEN : UNE ABSENCE DE COLLABORATION ENTRE LES AFFAIRES MARITIMES ET LA MARINE NATIONALE MALGRÉ LES PRÉROGATIVES SIMILAIRES

La protection du domaine maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire est assurée par la marine nationale et les affaires maritimes. Les deux

forces ont des missions semblables pourtant elles ne collaborent pas.

### 2.1.1. Des missions similaires des forces commises à la surveillance de l'espace maritime

Le système de sûreté maritime ivoirien est animé par la marine nationale et les affaires maritimes. Cependant, les deux forces ne collaborent pas dans le cadre de la surveillance de cette portion maritime. En effet, créée au lendemain de l'indépendance, la marine nationale est la force militaire qui est chargée de défendre les intérêts du pays au niveau maritime. Elle est de ce fait, un démembrement des FRCI<sup>1</sup> et dépend du ministère de la défense. La marine nationale doit défendre le territoire contre les actes de guerre, lutter contre tous les actes de malveillance au niveau des eaux depuis la côte jusqu'à 200 milles nautiques (Figure 1). Aussi participe-t-elle à la police des pêches, à la lutte contre la pollution en mer et à la veille constante sur les eaux territoriales et la bande littorale.



**Figure 1:** Zone de surveillance potentielle de la marine et des affaires maritimes

Quant à la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP), elle est la seconde force en charge de la sûreté de l'espace maritime qui, à travers ses attributions, assure la sécurité et la sûreté des eaux sous juridiction ivoirienne. Mise

en place en 1961, cette administration est sous la tutelle du ministère des transports. Elle est chargée de la conduite de la politique des transports et des affaires maritimes, portuaires et fluvio-lagunaires, du domaine public maritime et lagunaire. Elle a également en charge les questions de sécurité et de sûreté maritime et portuaire, de la coopération maritime ainsi que de l'administration des gens de mer et des œuvres sociales des marins. L'évolution des enjeux maritimes et portuaires a abouti à une réforme organique des affaires maritimes et portuaires. Elle vise à assurer une meilleure gestion des questions de sécurité et de sûreté maritime et portuaire par la création de deux directions techniques à savoir la Direction de la Navigation, de la Sécurité et de la Garde Côtière (DNSGC) et la Direction de la Sûreté Maritime, des Affaires portuaires et du Domaine.

La première direction est chargée de l'immatriculation ou de l'identification des navires, des visites techniques, de la coordination de la recherche et le sauvetage en mer, de la communication etc. La seconde direction, quant à elle, a en charge la mise en œuvre du code ISPS<sup>2</sup> et le suivi de toutes les activités liées à la sûreté maritime et portuaire. En effet, les attributions des deux directions sont consignées dans l'arrêté N°46MENT/DGAMP du 14 mars 2005 portant organisation et attributions de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires. Cet arrêté donne diverses missions à ces directions dont celles relatives à la navigation et à la sécurité et la sûreté maritime, sur les lagunes et dans les zones portuaires. En effet, cette administration est chargée de participer à l'élaboration de la réglementation en matière de navigation et de sécurité maritime, d'assurer l'application des lois concernant la fraude, l'immigration illégale, la contrebande et les trafics de stupéfiants et d'armes dans les eaux sous juridiction ivoirienne en liaison avec les services concernés et de garantir la sécurité de la navigation et des transports maritimes, fluvio-lagunaires et de plaisance. Elle est impliquée également dans la lutte contre la piraterie, les pêches illicites et non réglementée et autres trafics illicites sur le domaine maritime de la Côte d'Ivoire à travers les garde-côtes. En outre,

1 FRCI : Force Républicaine de Côte d'Ivoire

2 Code Internationale pour la sûreté des navires et des installations portuaires

elle a pour mission d'assurer la sécurité à bord des navires (commerce, passagers, pêche, plaisance) et des plateformes de forage off-shore en liaison avec les autres services concernés, de surveiller les eaux maritimes, lagunaires et portuaires ainsi que les installations portuaires et de coordonner les programmes d'assistance et de sauvetage en mer.

Eu égard à ce qui précède, les deux forces ont des prérogatives similaires. Elles devraient travailler en collaboration, ce qui n'est pourtant pas le cas.

### **2.1.2. Un manque de collaboration entre la marine et les affaires maritimes dans la surveillance de l'espace maritime**

L'arrêté n°46MEMT/DGAMP du 14 mars 2005 portant organisation et attributions de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires indique que l'administration des affaires maritimes à travers ses services de sécurité et de sûreté doit travailler en collaboration avec les autres services concernés notamment la marine nationale. Pourtant, les deux structures travaillent de façon solitaire dans le cadre de la surveillance de cet espace maritime ivoirien. En effet, les deux forces ne tiennent pas de réunions communes pour faire le bilan des activités de sûreté de l'espace maritime. C'est le même constat concernant le partage des informations de sûreté de l'espace maritime placé sous la juridiction de la Côte d'Ivoire. Le commandant en second du navire le « Bouclier » de la marine nationale indiquait qu'ils n'associent pas les affaires maritimes à toutes leurs activités de surveillance de l'espace maritime ivoirien. La réponse donnée par le commandant adjoint du service de sûreté maritime de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires fait également apparaître l'inexistence de collaboration des deux forces. Ce dernier a affirmé que c'est seulement deux réunions qui ont été tenues par la Marine et les Affaires maritimes en 2014 après la prise du décret n°2014-181 du 10 avril portant dévolution au ministère de la défense, de compétences en matière de sécurité maritime et fluviolagunaire qui était jusqu'à cette date assurée par la DGAMP. Ces deux réunions se sont consacrées à l'éventuelle collaboration des deux forces. Cependant, aucune action n'a été faite

par les deux principaux acteurs de la surveillance du domaine maritime dans le cadre de sa protection. La porosité de l'espace maritime ivoirien s'explique également par l'insuffisance des patrouilles voire l'inexistence.

## **2.2. DES PATROUILLES INSUFFISANTES VOIRE INEXISTANTES**

La surveillance des frontières maritimes a pour objet d'empêcher le franchissement non autorisé de celles-ci, de lutter contre la criminalité et d'appréhender les personnes ayant franchi irrégulièrement les frontières. Elle passe par la présence continue des différents acteurs de sûreté sur le domaine maritime. Pourtant, la Marine organise une seule patrouille par semaine comparativement aux marines des pays occidentaux qui sont de façon permanente sur leur domaine maritime malgré sa dotation en moyens hauturiers. Les affaires maritimes quant à elles observent l'océan faute de moyens.

### **2.2.1. UNE PRÉSENCE LIMITÉE DE LA MARINE SUR L'ESPACE MARITIME MALGRÉ SA DOTATION EN MOYENS HAUTURIERS**



**Photo 2:** Les navires Émergent et Bouclier de la marine nationale accostés à la base navale annexe de la marine ; *cliché ANI, 2015*

Les patrouilles organisées par les forces dans le cadre de la surveillance de l'espace maritime sont insuffisantes pour la marine nationale. En effet, depuis l'acquisition des patrouilleurs, l'Émergence et le Bouclier respectivement en 2014 et 2015, des

vedettes rapides et du « CFSékongo » en février 2016, cette force militaire mène des actions de surveillance de la portion maritime ivoirienne de façon sporadique. Selon le commandant adjoint du navire le « Bouclier », les trois moyens hauturiers ne sont utilisés par les marins qu'une fois par semaine dans le cadre de la surveillance et la défense du territoire maritime ivoirien. C'est à partir de la base navale d'Abidjan que ces patrouilles de longue portée sont organisées. Pourtant, ces trois patrouilleurs conçus avec une plateforme simple, robuste et économique, ont une disponibilité technique de 350 jours par an pour un taux d'activité annuel de 1 800 heures. Ils sont dotés chacun de deux moteurs de 70 CV et peuvent naviguer à une vitesse de 22 nœuds. Par conséquent, ils ont la capacité de protéger autant que faire se peut les 203 000 Km<sup>2</sup> d'espace maritime ivoirien. Longs de 33 mètres, ces moyens hauturiers ont la capacité de transporter environ 20 marins lors des patrouilles. Cependant, bien que pouvant être dotés d'un canon de 20 mm à l'avant et de deux mitrailleuses de 12,7 mm à l'arrière, ils sont dépourvus d'armes à cause de l'embargo de l'ONU qui pèse sur la Côte d'Ivoire depuis les années 2000. L'absence d'armes à bord rend les embarcations et l'équipage vulnérables face à des pirates équipés de kalachnikovs et de lance-roquettes lors de leurs opérations. Outre cela, les moyens hauturiers passent plus de temps à quai qu'en mer. Ils sont toujours accostés à la base annexe de la marine sise au Plateau à proximité du quai fruitier (Photo 1). Au moment de l'enquête, le commandant adjoint du bouclier indiquait que cela répondait à la stratégie militaire des autorités de cette force relativement à l'utilisation des patrouilleurs.



**Photo 2:** Une des vedettes de la marine ivoirienne dans les eaux portuaires de San Pedro, *cliché ANI, 2014*

Cette vedette est la seule à bord de laquelle se font les patrouilles des marins de la base navale de San Pedro et d'Adiaké. Cet engin de faible capacité ne permet pas aux marins d'organiser des patrouilles de longue portée. Il se limite aux zones mitoyennes du rivage.

Ces moyens dont dispose la Marine nationale sont essentiellement cantonnés dans la seule région maritime d'Abidjan précisément à la base navale de Locodjoro et à la base navale annexe du Plateau. Outre les trois patrouilleurs, ce sont environ 10 vedettes qui ont été achetées (Photo 2).



**Photo 2:** Les régions maritimes ivoiriennes, les bases navales existantes avec les moyens hauturiers disponibles

Adiaké, la seconde base navale de cette région maritime, et celle de la région maritime de San Pedro

(Figure 2) ne disposent d'aucun patrouilleur. Elles ne disposent que d'une vedette chacune qui ne peuvent naviguer loin de la côte que jusqu'à 10 Kilomètres au large. En effet, à cette distance, il leur est difficile de résister aux vagues de plus en plus hautes et à la force du vent.

De plus, leurs réservoirs ne peuvent pas contenir de grande quantité de carburant pour une navigation de longue portée. Dès lors, toutes les patrouilles de longue portée qui sont organisées, se font à partir d'Abidjan où sont localisés les trois patrouilleurs.

La possession de ces moyens hauturiers par la Côte d'Ivoire ne met pas ses eaux à l'abri de la manifestation des actes de piraterie, des trafics illicites et du pillage des ressources naturelles dont elles regorgent. Cette situation s'explique par le manque d'opérabilité des moyens hauturiers et les quelques dix vedettes disponibles. L'insuffisance de patrouilles donne la latitude aux « loups de mer » de s'adonner à toute sorte de pratiques illicites sur ce domaine. En somme, la Marine nationale n'est pas présente de façon permanente sur l'espace maritime malgré sa dotation en moyens hauturiers.

## 2.2.2. LES AFFAIRES MARITIMES CONFINÉES DANS L'OBSERVATION DE L'ESPACE MARITIME DEPUIS LA CÔTE



Photo 3. Vedette (zodiac) des garde côtes en cale sèche à l'arrondissement maritime à Treichville, cliché ANI, 2015

Les garde-côtes, démembrés des affaires maritimes chargés de surveiller également l'espace maritime ivoirien, sont basés au fascinage au port

d'Abidjan et dans les autres arrondissements maritimes. Ils sont devenus des bureaucrates car ne mènent aucune patrouille hauturière. En effet, les garde-côtes ivoiriens ne possèdent aucun moyen pour la sûreté du domaine maritime de la Côte d'Ivoire. Avant la crise qui a succédé les élections présidentielles de 2010, cette force para militaire disposait de deux vedettes. Ce sont ces embarcations qui permettaient à la fois aux garde-côtes et aux policiers maritimes logés dans le même bâtiment de faire les patrouilles sur les plans d'eau lagunaires et maritimes. Cependant, depuis 2010, ces deux embarcations sont en ruine et en cales sèches à la police maritime à Treichville (Photo 3). Les agents de cette unité n'assurent que des missions « de contemplation côtière », faute de moyens hauturiers. Contrairement à la Marine nationale qui s'est vue équiper en moyens hauturiers, les garde-côtes ne bénéficient d'aucune embarcation.

## 3. DISCUSSIONS

L'étude a montré que le système de sûreté et de sécurité maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire fait intervenir plusieurs acteurs. Cependant, l'absence d'actions coordonnées et le manque de collaboration expose le domaine maritime et portuaire à plusieurs actes répréhensibles.

### 3.1. LES CONFLITS DE COMPÉTENCE ET L'INSUFFISANCE DE PATROUILLE, À L'ORIGINE DE LA VULNÉRABILITÉ DE L'ESPACE MARITIME

L'étude a révélé que la surveillance de l'espace maritime placée sous la juridiction de la Côte d'Ivoire fait intervenir deux principaux acteurs notamment la marine nationale et les affaires maritimes à travers les garde-côtes. L'analyse a montré que chacune des deux forces mène ses activités de façon solitaire alors qu'elles ont des missions similaires relativement à la surveillance du domaine maritime ivoirien. La logique aurait voulu que les ministères de la défense et du transport, tutelles des deux forces en présence créent un cadre pour que les deux principaux acteurs collaborent afin de mettre en place une stratégie efficace pour contrer l'action des pirates et autres brigands en mer. Le manque de collaboration de la

marine nationale et des affaires maritimes s'explique par le conflit de compétence qu'elles se livrent. En effet, en 2014, le Président de la République a pris un décret (n°2014-181) portant dévolution des missions des Affaires maritimes à l'armée notamment la Marine nationale. Cependant, la formation reçue par les Affaires maritimes n'a pas été transmise aux marins. Les marins restent donc incapables de mener les différentes missions consignées dans le décret. Même après la prise de ce décret, aucun cadre d'échange n'a été créé par les deux administrations pour faciliter l'application des nouvelles dispositions. Il y a donc un flou total, car ces acteurs ne savent pas réellement les tâches qui leur sont respectivement dévolues. Ce résultat corrobore celui de Vogel (2011). En fait, l'auteur signalait qu'en Afrique la gestion maritime et les services de police en mer ne relèvent jamais de la responsabilité d'un seul organisme et nécessitent donc un niveau de coordination et de collaboration interministérielle souvent difficile à mettre en place. Cette inexistence de collaboration s'explique par le fait que la marine est une force militaire alors que les gardes côtes sont une force paramilitaire. Les militaires considèrent les autres forces notamment les gardes côtes comme des civils.

Par ailleurs, l'étude a révélé que les deux forces passent plus de temps à terre qu'en mer. La marine qui a été dotée de trois patrouilleurs et des vedettes acquis respectivement en 2014, 2015 et 2016, fait une seule patrouille hauturière chaque semaine, soit 52 par an. Quant aux garde-côtes, ils sont condamnés à observer le domaine maritime depuis le rivage faute de moyens hauturiers. Avec un tel déficit, on s'interroge sur le rôle que joue réellement ce grand corps d'État sur le territoire maritime national. Or, les pirates et les bandits des mers disposent de plus en plus de matériels sophistiqués (radars, téléphone satellitaires, AK 47) et s'informent sur le dispositif sécuritaire de chaque État côtier afin de déterminer celui dont le système est faillible. Le directeur technique de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), basée à Abidjan indiquait en 2013 que les *groupes armés qui piratent les navires sont parfaitement informés sur le potentiel de chaque pays et savent que du côté de la Côte d'Ivoire, il n'y a pas beaucoup de surveillance*. Ce même constat a

été révélé par Noel Choong<sup>3</sup> qui affirmait également que les pirates se déplacent vers la Côte d'Ivoire, car le Bénin et le Nigéria ont augmenté la fréquence de leurs patrouilles dans le golfe de Guinée. Cette situation laisse la latitude aux pirates et autres individus indelicats de s'adonner à toute sorte d'activités illicites dans le domaine maritime ivoirien. C'est en cela qu'il serait absurde de traiter la marine ivoirienne et les garde-côtes dans le nouvel environnement sécuritaire sans aborder la question de « l'interopérabilité ». En ce sens, il est indispensable pour la marine ivoirienne qui a des ressources limitées d'être « interopérable ». Cela signifie qu'elle doit faire des entraînements communs avec les agents des affaires maritimes. L'interopérabilité est définie comme étant du « corollaire de l'action collective selon lequel les marines doivent être capables de collaborer de façon conjointe (opérations interarmées) avec les autres armées d'un État et de façon combinée (opérations interalliées) avec leurs alliés (Tardiff-Villeneuve, 2008). Elle passe par le partage de l'information entre les différentes forces en présence d'où la mise en place des équipements de collecte d'informations à usage ouvert comme c'est le cas au Canada. En effet, les autorités canadiennes ont installé le « CAN-MARNET », un outil qui fournit un portrait géospatial de la situation maritime au Canada en indiquant la position de tous les navires connus à un moment récent dans le temps (Tardiff-Villeneuve, 2008). Ce réseau de partage d'information a l'avantage de pallier le manque de collaboration et d'échanges de renseignement au sein des ministères et des agences gouvernementales canadiennes.

### 3.2. DES MOYENS HAUTURIERS INSUFFISANTS

L'enquête de terrain a révélé que la Côte d'Ivoire ne dispose pas de moyens suffisants pour surveiller efficacement sa façade maritime. Les trois moyens hauturiers (le « Bouclier », « l'émergence » et le « CFSekongo») acquis en 2014, 2015 et 2016 ne suffisent pas pour lui permettre de prétendre gouverner sa portion maritime. Les résultats de Riols (2010)

3 Noël Choong, responsable du département de la piraterie du Bureau maritime international qui siège à Kuala Lumpur en Malaisie

restent encore d'actualité aujourd'hui. En effet, il affirmait que les moyens navals dont disposait ce pays restent douteux et non opérationnels. Quant à Vogel (2011), il indiquait que les zones économiques exclusives (ZEE), qui s'étendent jusqu'à 200 miles nautiques à partir de la côte, sont vastes et donc difficiles à surveiller par les pays d'Afrique en raison de leurs ressources limitées. L'auteur a affirmé qu'au large des côtes d'Afrique occidentale et centrale, il existe moins de 25 embarcations de plus de 25 mètres dédiées aux activités de répression. Cette insuffisance réside dans le fait que les autorités ivoiriennes à l'instar de celles des autres pays africains donnent plus de priorité aux financements des forces terrestres au détriment des forces impliquées dans la surveillance de la portion maritime. C'est ce que l'international Crisis Group (2012) soulignait lorsqu'il annonçait que l'exercice de l'autorité en mer a longtemps constitué une priorité secondaire pour les États africains qui conçoivent l'insécurité comme un phénomène terrestre. L'inclusion de la mer dans les politiques publiques de sécurité n'était un enjeu que lors des querelles frontalières. En fait, les autorités ivoiriennes pensent que la menace ne viendra qu'à partir de la terre. Elles investissent dans les forces terrestres plutôt que de doter la marine nationale et les garde-côtes en équipements adéquats pour la surveillance du territoire maritime, les transformant du coup en des forces terrestres. Les deux forces se contentent d'observer l'espace maritime depuis le rivage. On pense que ce choix trouve son explication dans le fait que les autorités qui se succèdent à la tête du pays sont embarquées dans un élan de protection de leur pouvoir. Elles sont hantées par les éventuels coups d'État qui pourraient survenir. Vogel (*op.cit.*) a fait remarquer que de nombreux pays africains ont préféré investir dans les forces terrestres plutôt que dans les unités maritimes, rendant par là-même impossible tout type de surveillance plus poussée que la simple observation côtière.

## CONCLUSION

Les frontières maritimes de la Côte d'Ivoire restent toujours perméables malgré la dotation de la marine nationale en moyens hauturiers et de vedettes rapides. Elles le demeurent du fait de l'inactivité des marins qui passent plus de temps à terre qu'en mer.

Quant aux garde-côtes, ils n'existent que de nom car ils ne mènent aucune patrouille hauturière dans le cadre de la surveillance du domaine maritime ivoirien. Cette situation est aggravée par le manque de collaboration des deux principaux acteurs impliqués dans la sécurisation de l'espace maritime. Ils sont plutôt embarqués dans un conflit de compétence. Tous ces agissements expliquent la porosité des frontières maritimes de la Côte d'Ivoire dont les conséquences sont le pillage des ressources naturelles, les attaques de pirate et bien d'autres pratiques illicites. Le nouvel environnement sécuritaire maritime nécessite une présence continue des garde-côtes et de la marine nationale dans les eaux ivoiriennes gage de la bonne gouvernance maritime de la Côte d'Ivoire

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Cormier-Salem M. C. et DahouT.,(2010) :Gouverner la mer. États, pirates, sociétés, Institut de recherche pour le développement, UMR 208 Patrimoines locaux IRD/MNHN, 18 P.
- Ahmad M.B., (2013) : Les frontières africaines et la nécessité de les tracer in *Délimitation et démarcation des Frontières en Afrique*,Commission de l'Union Africaine, Département de Paix et Sécurité, Addis-Abeba, pp 13-23
- Coutansais C. P., (2012) : Géopolitique des océans ; édition ellipses marketing S.A., Paris cedex ; 240 P.
- Olivier d'Auzon, (2013) : La piraterie est en baisse, mais il ne faut pas baisser la garde in *Géopolitique de l'Europe, de l'Atlantique à l'Oural*, PUF, France, pp. 1-10.
- Koffié-Bikpo C. Y., (2010) : La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique, in *les cahiers d'outre-mer n°251*, revue de géographie de Bordeaux, pp. 321-346.
- Vogel A., (2011) : Relever les défis de la sécurité maritime en Afrique grâce aux investissements en science et technologies ; Bulletin de la sécurité africaine n°10 ; 8 P.
- Tardiff-Villeneuve A., (2008) : Le nouvel environnement sécuritaire et la marine canadienne ; institut québécois des hautes études internationales ; Canada ; 25 P.
- Riols A., (2010) : Piraterie et brigandage dans le golfe de guinée ; université Paris 1 Panthéon Sorbonne et Centre d'Étude Supérieure de la Marine ; Master II professionnel, Paris ; 94 P.
- International Crisis Group, (2012) : Le golfe de guinée : la nouvelle zone à haut risque ; Rapport Afrique n°195 ; Bruxelles ; 52 P.