



Strategie Maritime Integree (SMI) de la CEDEAO



Table des matières

SECTION I.....	1
INTRODUCTION	1
Contexte	1
Mandat et fondement juridique de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO.....	5
Approche intégrée	5
Principes.....	7
Enoncé de la vision	8
Champ d'application de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO.....	8
SECTION II.....	10
CADRE STRATEGIQUE	10
Approche	10
OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO UN: RENFORCER LA GOUVERNANCE MARITIME	10
Action 1.1 – Développer et promouvoir la gestion efficace et responsable des ressources marines.....	12
Action 1.2 – Définir le domaine maritime.....	13



Action 1.3 – Etablir et renforcer les mécanismes de gouvernance.....	14
Action 1.4 – Renforcer la réglementation et l’Etat de droit	16
Action 1.5 – Renforcer la coopération internationale ...	17

**OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO DEUX:
RENFORCER LA SURETE ET LA SECURITE DU
DOMAINE MARITIME..... 19**

Action 2.1 – Renforcer les réseaux de surveillance et d’information	20
Action 2.2 – Protéger et défendre le domaine maritime de la CEDEAO	22
Action 2.3 – Prévenir et lutter contre la piraterie et le vol à main armée	23
Action 2.4 – Promouvoir et assurer la sécurité de la navigation et des passages maritimes	25
Action 2.5 – Eliminer la criminalité transnationale organisée en mer	28

**OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO TROIS:
ASSURER LA GESTION DE L’ENVIRONNEMENT
MARIN..... 30**

Action 3.1 – Prévenir et combattre la pollution.....	31
Action 3.2 – Prévenir et répondre aux catastrophes naturelles.....	34



OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO QUATRE: OPTIMISER L'ECONOMIE MARITIME DE LA CEDEAO	36
Action 4.1 – Développer et promouvoir la pêche et l'aquaculture	36
Action 4.2 – Prévenir, décourager et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)	40
Action 4.3 – Prévenir le captage illégal et le vol de pétrole	43
Action 4.4 – Promouvoir le tourisme maritime	45
Action 4.5 – Développer les infrastructures liées aux activités maritimes	47
Action 4.6 – Réglementer l'exploitation minière et des autres ressources naturelles	51
 OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO CINQ: PROMOUVOIR LA SENSIBILISATION ET LA RECHERCHE DANS LE DOMAINE MARITIME	 52
Action 5.1 – Sensibiliser	53
Action 5.2 – Effectuer des recherches maritimes	54
 ANNEXE A: TEXTES JURIDIQUES CITES	 58
 ANNEXE B: ABREVIATIONS ET ACRONYMES	 59



Section I

INTRODUCTION

Contexte

1. Le domaine maritime de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comprend l'océan Atlantique adjacent, des îles, des estuaires, des lagunes, des archipels, des deltas, des marécages, des criques, des récifs coralliens, des forêts de mangrove, des plages et des dunes de sable ainsi que des voies d'eau intérieures navigables telles que des lacs, des rivières, des chutes et des retenues d'eau qui sont la source de vie de la Communauté. Onze des quinze Etats membres de la CEDEAO partagent un littoral maritime de 2868 nautiques. Il s'agit d'une région vaste et diverse qui s'étend des sables désertiques du Nord du Sénégal, en bordure de la Mauritanie, à la région du Delta du Niger, en bordure du Cameroun et de la Guinée équatoriale à l'Est
2. Ce domaine possède un écosystème riche en biodiversité, offre de l'eau douce et d'abondantes ressources. La majorité de la population y trouve sa source primaire de protéine. Elle y développe aussi, de manière



directe ou indirecte des activités indispensables à sa survie, notamment la pêche, le transport, l'aquaculture, l'art, la culture et le tourisme. La pêche permet à des millions d'habitants de la région de travailler et génère d'importantes recettes d'exportation.

3. L'ensemble des Etats membres de la CEDEAO a accès aux ressources maritimes de la région. Les trois pays sans littoral (Burkina Faso, Mali et Niger) ont droit d'accès à la mer pour leurs échanges commerciaux conformément aux conventions internationales. En outre, ils ont des lacs et des cours d'eau. Le fleuve Niger, cours d'eau le plus long de la région, traverse le Nigéria, le Niger, le Mali, la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Bénin. Les hydrocarbures du domaine maritime constituent l'essentiel des revenus pour un certain nombre de pays de la CEDEAO.
4. Les pays ouest-africains sont confrontés, individuellement et collectivement, à des défis croissants et variés relativement à leur domaine maritime. Il s'agit notamment de la surexploitation des ressources marines, de la rapidité de la dégradation de l'environnement marin par la pollution, de l'érosion côtière, de l'élévation du niveau de la mer et de la criminalité maritime. Il y



existe la piraterie, le vol à main armée, la contrebande, le trafic de drogues et de personnes, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) ainsi que les migrations illégales qui sont le fait de groupes criminels transnationaux. Le manque de sécurité et de sûreté de la navigation maritime dans les eaux de la CEDEAO y rend la circulation plus onéreuse.

5. Ces défis affectent le potentiel du domaine maritime de la CEDEAO et sapent les efforts pour accélérer le développement économique et l'intégration dans la région, aggravant ainsi la pauvreté et l'instabilité politique.
6. En 2008, les Etats membres ont adopté la Vision 2020 de la CEDEAO qui établit des objectifs stratégiques pour une région sans frontières, un développement durable, la paix et la bonne gouvernance, l'intégration dans le marché mondial ainsi que le passage d'une « CEDEAO des Etats » à une « CEDEAO des peuples ». Les défis qui se posent dans le domaine maritime affectent lourdement les efforts entrepris pour réaliser les objectifs de la Vision 2020 et ceux du Traité de la CEDEAO de juillet 1993 (Traité révisé). En effet, compte tenu du rôle déterminant du domaine maritime dans le développement et la réalisation des idéaux fondamentaux de la Communauté, ces défis



constituent une priorité absolue pour les 15 Etats membres de la CEDEAO. La région ne réalisera pas pleinement ses Objectifs du millénaire pour le développement (OMD) si des mesures urgentes ne sont pas prises aux niveaux national et régional afin d'atténuer l'évolution rapide des menaces qui pèsent sur le domaine maritime.

7. L'efficacité des mesures dépendra de la capacité des Etats membres à exploiter les ressources régionales, à mutualiser leurs efforts pour plus d'impact au niveau national et à travailler étroitement avec toutes les parties prenantes, y compris les acteurs clés aux niveaux continental et international. Ces mesures devront compléter les initiatives individuelles et collectives dans le domaine maritime. La stratégie maritime intégrée de la CEDEAO et son plan de mise en œuvre devraient inverser la tendance négative en établissant des normes communes destinées à réglementer et à rationaliser les activités connexes.
8. Le caractère transfrontalier des ressources et des écosystèmes maritimes fait de la coopération régionale un impératif, notamment en raison des expériences communes de violents conflits pour le contrôle, la distribution et la gestion de ces ressources.



Mandat et fondement juridique de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO

9. Le Traité révisé sert de solide fondement à l'élaboration d'une stratégie maritime régionale dans la mesure où il porte, entre autres, sur la pêche INN, les activités extractives, la protection de l'environnement et la coopération en cas de catastrophes naturelles.
10. Par ailleurs, l'élaboration de la stratégie répond aux engagements des Etats membres relativement à plusieurs instruments juridiques régionaux, continentaux et internationaux (voir Annexe A).

Approche intégrée

11. La Stratégie maritime intégrée insiste sur une réponse à la gestion et à l'exploitation du domaine maritime qui soit axée sur les personnes et soutient la transition «de la CEDEAO des Etats vers la CEDEAO des peuples». Dans ce contexte, la stratégie est fondée sur une collaboration inter-agences au niveau national. Elle doit concilier les décisions politiques, les questions juridiques, la sécurité et la défense au niveau régional, les forces de sécurité (police, gendarmerie, renseignement, etc.), l'administration maritime et l'autorité portuaire, l'alerte/observation, le suivi et



la réponse rapides, l'agriculture, l'environnement, les ressources en eau, les douanes, l'industrie, la pêche, la planification stratégique, le transport et les télécommunications, l'énergie, le commerce, la recherche et les statistiques, la libre circulation des personnes, la surveillance multilatérale, l'emploi et le contrôle des stupéfiants, les affaires humanitaires et sociales, les ressources et le développement humains, les organisations de la société civile (dont les associations de jeunesse et de droits des femmes), l'industrie, l'océanographie, la navigation et l'aquaculture, etc. pour coordonner et mettre en synergie les activités et les réponses dans le domaine maritime.

12. La mise en œuvre de cette stratégie requiert la participation et la collaboration des différentes parties prenantes qui assument collectivement la responsabilité du domaine maritime de la CEDEAO. Cette perspective commune souligne la nécessité de politiques intégrées pour atténuer les conséquences ou les impacts collatéraux de la dégradation du domaine maritime.
13. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO est destinée à compléter les efforts entrepris à l'échelle continentale, notamment la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Commission



du golfe de Guinée (CGG), l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et les autres mécanismes régionaux et pays voisins indispensables à l'atteinte des objectifs de la stratégie. Elle constitue donc un outil de coopération aux niveaux national, bilatéral et multilatéral, impliquant toutes les parties prenantes du domaine maritime.

Principes

14. La stratégie maritime intégrée de la CEDEAO repose sur les principes suivants:
 - i. Le domaine maritime, vital pour le développement économique, concerne tous les Etats membres, qu'ils soient côtiers ou non;
 - ii. Les défis maritimes sont transnationaux, transrégionaux et interdépendants et ne peuvent être surmontés individuellement par les Etats. D'où la nécessité d'une coordination et d'une coopération entre les Etats membres, en partenariat avec les Etats voisins et les organisations transatlantiques, européennes et mondiales;
 - iii. La gouvernance efficace du domaine maritime, fondée notamment sur les principes démocratiques et les droits humains, est essentielle pour libérer



le potentiel du domaine maritime de la CEDEAO et garantir le succès de la stratégie;

- iv. La réponse aux problèmes posés au domaine maritime requiert des stratégies aussi bien sécuritaires que non-sécuritaires. La justice pénale fondée sur l'Etat de droit constitue un élément essentiel pour atténuer ces problèmes.

Enoncé de la vision

15. La stratégie maritime intégrée vise à l'instauration d'un domaine maritime prospère, sûr et pacifique pour tous, facteur d'un développement durable et d'une création de richesses fondés sur une gouvernance saine et efficace.
16. La stratégie fera partie de l'architecture de mise en œuvre de la Stratégie maritime intégrée de l'Union africaine, au même titre que des initiatives régionales similaires telles que celle de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC).

Champ d'application de la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO

17. La stratégie identifie les défis majeurs qui se posent au domaine maritime et propose un ensemble d'actions



prioritaires globales aux niveaux national et régional. Elle comprend cinq objectifs stratégiques, qui sont développés dans des sections distinctes:

- i. Objectif stratégique n° 1: renforcer la gouvernance maritime;
- ii. Objectif stratégique n° 2: renforcer la sûreté et la sécurité du domaine maritime;
- iii. Objectif stratégique n° 3: assurer la gestion de l'environnement marin;
- iv. Objectif stratégique n° 4: optimiser l'économie maritime de la CEDEAO;
- iv. Objectif stratégique n° 5: promouvoir la sensibilisation et la recherche dans le domaine maritime.

18. Chaque objectif stratégique présente les défis spécifiques au domaine maritime et propose des stratégies pour les relever.



Section II

CADRE STRATEGIQUE

Approche

19. Les objectifs stratégiques sont les piliers de la stratégie. Les actions prioritaires décrivent les voies et moyens pour la réaliser. Un cadre (plan stratégique) est en pièce jointe 1. Les moyens requis pour garantir le succès de la stratégie découlent d'une analyse détaillée des voies et définissent le potentiel et les capacités nécessaires pour parvenir aux buts. Cette stratégie sera réalisée en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes. Il est attendu des Etats membres de la CEDEAO qu'ils poursuivent avec détermination des actions et qu'ils définissent des politiques destinées à relever les défis dans le domaine maritime. Malgré leurs similarités, les objectifs ont été enregistrés séparément, dans un souci de clarté.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO UN: RENFORCER LA GOUVERNANCE MARITIME

20. La gouvernance comprend toutes les conditions juridiques et politiques, les tâches devant être effectuées,



les structures organisationnelles et, aspect plus important encore, les mécanismes associés permettant la mise en œuvre et l'exécution de la stratégie.

21. La gouvernance du domaine maritime est complexe et multidimensionnelle et elle doit garantir le respect des lois internationales ainsi que celui des engagements continentaux et régionaux.
22. Une gouvernance effective et efficace du domaine maritime est essentielle pour la réussite de la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO. Elle instaurera la stabilité requise pour renforcer la confiance dans les initiatives de l'organisation et encouragera les Etats membres à mettre en œuvre des contrôles/lignes directrices similaires au niveau national. La diversité du domaine maritime requiert la mise en conformité des activités administratives des différentes parties prenantes pour atteindre leurs objectifs individuels et collectifs. La bonne gouvernance requiert des mécanismes garantissant la reddition des comptes et la transparence à tous les niveaux.
23. La communication, la coordination et la collaboration entre les Etats membres et les autres parties prenantes aux niveaux régional, continental et international sont essentielles, tout comme elles le sont entre la CEDEAO, la CEEAC, la CGG et l'OMAOC.



Action n° 1.1 – Développer et promouvoir la gestion efficace et responsable des ressources marines

24. La mauvaise gestion des abondantes ressources marines de la CEDEAO a causé leur surexploitation et leur destruction, entraînant des conséquences néfastes pour les populations. Une gestion efficiente et responsable s'impose d'urgence pour assurer la pérennité de ces ressources et générer des bénéfices substantiels en matière d'économie et de développement.

25. Actions prioritaires requises:

- i. Mettre en œuvre des plans globaux de protection, de développement renforcé et de gestion responsable de toutes les ressources du domaine maritime de la CEDEAO;
- ii. Élaborer un plan pour s'assurer d'un régime éthique global et approprié;
- iii. Élaborer et établir des fonctions générales et appropriées d'inspection;
- iv. Élaborer un mécanisme efficace de mise en œuvre de programmes de lutte contre la corruption dans l'utilisation et la gestion du domaine maritime,



notamment dans les agences en charge de la sécurité;

- v. Renforcer les capacités des institutions maritimes nationales, notamment par des formations régulières aux autorités portuaires (militaires et civiles), aux agents des douanes et aux autres experts techniques et opérationnels;
- vi. Prendre toutes les mesures nécessaires pour décourager et extirper la corruption dans les secteurs public et privé, en particulier parmi les responsables des douanes, les officiers des forces navales et les autres agents maritimes et établir de lourdes pénalités pour ceux qui violent les lois anti-corruption.

Action n° 1.2 – Définir le domaine maritime

26. Dans le processus de gouvernance, il est essentiel de définir les domaines dans lesquels le contrôle doit s'exercer. Les zones économiques exclusives (ZEE) sont une source régulière de conflits entre pays revendiquant souvent des zones litigieuses riches en ressources. Une délimitation claire des frontières maritimes et une bonne compréhension des accords sont essentielles pour une coexistence harmonieuse.



27. Actions prioritaires requises:

- i. Élaborer une politique de gestion du domaine maritime (par exemple, des ZEE combinées des Etats membres de la CEDEAO);
- ii. S'assurer que les Etats privilégient des solutions à l'amiable aux conflits pour arriver à une exploitation responsable des ressources dans ces zones, y compris celles où les frontières maritimes n'ont pas encore été définies;
- iii. S'assurer de la mise en œuvre par les Etats membres des dispositions pertinentes de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), notamment sa partie V.

Action n° 1.3 – Etablir et renforcer les mécanismes de gouvernance

28. La Charte africaine des transports maritimes de l'Union africaine encourage la création de groupes multisectoriels au sein desquels l'intégration et la compétitivité commerciales seraient renforcées. Ces groupes ne devraient pas être organisés selon un principe d'exclusivité (excluant ceux qui ont une orientation commerciale différente) mais plutôt



d'inclusion des organisations appartenant à des secteurs différents.

29. Actions prioritaires requises:

- i. Impliquer tous les acteurs majeurs, y compris la société civile et les médias, les populations locales, les universitaires et autres, dans la formulation de lois dans le domaine maritime;
- ii. Organiser les départements gouvernementaux nationaux et ceux de la Commission de la CEDEAO de manière à faciliter la mise en œuvre et l'harmonisation des politiques dans les différents secteurs du domaine maritime (création de groupes);
- iii. Impliquer tous les organes décisionnels de la CEDEAO et institutionnaliser des rencontres régulières de ces organes ou de leurs comités techniques, notamment au niveau des chefs d'Etat et de gouvernement, pour procéder à la revue de la mise en œuvre des décisions et des développements dans le domaine maritime;
- iv. Consolider les capacités régionales actuelles de formation (par exemple, l'Université maritime régionale d'Accra et l'Académie régionale des



sciences et techniques de la mer d'Abidjan) et des points focaux des Etats membres pour le suivi des études et recherches en matière de sécurité maritime, notamment la collecte, l'analyse et la diffusion des données.

Action n° 1.4 – Renforcer la réglementation et l'Etat de droit

30. Une législation applicable, pertinente et mise à jour, ainsi que des mécanismes d'exécution adéquats sont nécessaires.

31. Actions prioritaires requises:

- i. Élaborer des directives d'orientation ou une réglementation, accompagnées de procédures d'exploitation uniformisées pour chaque activité maritime et de mécanismes intégrés de suivi et d'évaluation pour assurer l'efficacité de la mise en œuvre au niveau national;
- ii. Renforcer les régimes d'exécution de la justice pénale au niveau national pour les affaires maritimes telles que la piraterie et le vol à main armée, la pêche, la protection de l'environnement ainsi que l'économie maritime;



-
- iii. Encourager l'adoption de politiques et de réformes visant à établir des cadres juridiques pour les ressources côtières, les ressources en eau, les forêts, la gestion des terres et la biodiversité;
 - iv. Assurer le respect du droit national et international par les organismes chargés de l'exécution des lois;
 - v. Adopter une politique commune de la CEDEAO imposant que tous les navires enregistrés dans les Etats membres et tous ceux qui traversent leurs eaux soient équipés de systèmes d'identification et de suivi à longue distance. Cela devrait contribuer au suivi des activités maritimes et à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes. (Voir aussi l'Objectif stratégique n° 2: Sécurité et sûreté maritimes).

Action n° 1.5 – Renforcer la coopération internationale

- 32. La communauté internationale tire avantage de la force, de la sécurité et de la prospérité du domaine maritime africain. Cela implique la reconnaissance internationale des initiatives africaines et de la coopération pour la stabilisation et la sécurisation de son environnement maritime.



33. Actions prioritaires requises:

- i. Encourager les Etats membres à délimiter leurs frontières maritimes respectives, notamment l'étendue applicable de leur plateau continental, si nécessaire, et à assumer leurs responsabilités, comme prévu par la Convention sur le droit de la mer (CNUDM) et la Convention internationale sur le plateau continental de 1958 (amendée);
- ii. Faciliter la mise en œuvre de la Charte africaine des transports maritimes de l'Union africaine de 2010 (révisée) et participer, de manière constructive, à la mise en œuvre de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (AIMS-50) qui prévoit notamment la création d'une zone maritime exclusive combinée de l'Afrique (CEMZA) enregistrée et reconnue en vertu du droit maritime international. Cette action nécessitera le soutien et l'approbation de la communauté internationale;
- iii. Promouvoir et approfondir la collaboration des Etats membres avec les partenaires internationaux, les organisations internationales pertinentes, notamment les Nations unies, l'Union européenne



(UE), l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), et d'autres institutions techniques;

- iv. Faciliter l'élaboration de protocoles ou accords régionaux en matière de politiques maritimes intégrées, en consultation avec les parties prenantes, pour faciliter les échanges de meilleures pratiques;
- v. Mettre en œuvre les instruments pertinents d'entraide juridique mutuelle de la CEDEAO afin de bénéficier des avantages qu'ils offrent.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO DEUX: RENFORCER LA SURETE ET LA SECURITE DU DOMAINE MARITIME

34. La sûreté et la sécurité du domaine maritime constituent un pilier fondamental pour sa survie. Des menaces pèsent sur la navigation maritime, le transport et les autres utilisations pacifiques du domaine maritime, en particulier les océans, les mers et les autres voies navigables. Dans ce contexte, la présente stratégie insiste sur la nécessité d'actions urgentes pour faire face aux menaces actuelles et futures.



Action n° 2.1 – Renforcer les réseaux de surveillance et d'information

35. La surveillance maritime est essentielle pour garantir l'utilisation sûre de la mer, la sécurisation du domaine maritime de la CEDEAO et détecter les menaces relatives à la navigation, à la pollution marine, à l'application de la loi et à la sécurité globale.
36. Certaines activités de suivi et de surveillance sont effectuées par les Etats membres mais les menaces auxquelles ils sont confrontés sont de nature transnationale. Dans la plupart des États membres, les activités de surveillance concernent la pêche et l'environnement (y compris la pollution par les hydrocarbures), la sécurité en mer, la lutte contre les trafics illicites, les droits de douanes et l'immigration. Ces activités relèvent toutefois de différentes agences d'exécution des lois intervenant indépendamment les unes des autres. Cette situation aboutit souvent à une utilisation non optimale des rares ressources.
37. La CEDEAO doit bénéficier des ressources et capacités de surveillance des Etats membres et des régions adjacentes. L'utilisation de la technologie pour renforcer la surveillance, le suivi ainsi que la collecte, l'analyse, le traitement et la diffusion d'informations



est essentielle. Les Etats membres ou les régions devraient collaborer au mieux possible.

38. Actions prioritaires requises:

- i. Intégrer, mettre en conformité ou réorganiser les efforts et dispositions de lutte contre les actes illégaux sur le personnel, les installations ou les équipements maritimes;
- ii. Renforcer l'échange d'informations/renseignements, la formation et le renforcement des capacités, notamment la formation de base améliorée et spécialisée du personnel chargé de la sécurité maritime;
- iii. Établir et étendre les réseaux opérationnels des entités chargées de l'application des lois dans les ports et les principaux postes-frontières fluviaux des Etats membres. Encourager les membres de la Communauté à établir des unités spécialisées dans le contrôle portuaire ou les opérations frontalières mobiles;
- iv. Élaborer et renforcer la coopération par des systèmes de patrouille, de surveillance et de collecte d'informations;



- v. Encourager les organisations de la société civile à contribuer aux efforts précités.

Action n° 2.2 – Protéger et défendre le domaine maritime de la CEDEAO

- 39. Les Etats membres doivent défendre et protéger leurs territoires, assurer la protection de l'environnement, le contrôle de la pêche ainsi que l'Etat de droit dans le domaine maritime. La collaboration est essentielle entre les régions et les pays voisins pour gouverner collectivement les frontières partagées.

- 40. Actions prioritaires requises:
 - i. Promouvoir la coopération entre les forces navales et les entités chargées de l'application des lois, et accroître, à travers l'organisation de patrouilles conjointes, les capacités des forces navales des Etats membres pour permettre à chacun de protéger sa ZEE et de contribuer à la sécurité maritime collective;

 - ii. Encourager les Etats à négocier et à conclure des protocoles d'accord et conventions, si nécessaire, avec d'autres Etats membres des Nations unies et des organisations internationales, imposant que tous les navires transitant dans les eaux ouest-



africaines soient équipés de transpondeurs pour faciliter leur repérage et suivi;

- iii. Renforcer la coopération avec toutes les parties prenantes traitant des différentes questions maritimes, telles que la pêche, le commerce, le transport, le tourisme et la recherche dans le domaine maritime;
- iv. Promouvoir une approche intersectorielle entre les différents organismes et agences pour améliorer le concept de «Gestion intégrée des zones côtières (ICAM)» en Afrique.

Action n° 2.3 – Prévenir et lutter contre la piraterie et le vol à main armée

- 41. La menace de piraterie et de vol à main armée en mer n'est pas récente en Afrique de l'Ouest, une région qui connaît des activités illicites et criminelles depuis des siècles.
- 42. La piraterie et le vol à main armée, essentiellement le vol de produits pétroliers et d'autres marchandises de grande valeur, coûtent à la région des milliards de dollars américains. En effet, en plus de la valeur des cargaisons volées, ces activités illicites génèrent d'autres coûts: rançons, primes d'assurance qui



grèvent le taux de fret maritime, assistance sécuritaire ainsi que frais supplémentaires de carburant, les navires devant emprunter des routes plus longues. Elles entravent également le commerce extérieur des Etats membres qui repose essentiellement sur le transport maritime. En outre, la piraterie et le vol à main armée ont des répercussions négatives sur les activités économiques maritimes telles que la production pétrolière, le tourisme et la pêche. Tous les coûts sont supportés par le consommateur à travers l'augmentation des prix des biens et services, y compris la facture énergétique.

43. Actions prioritaires requises:

- i. Renforcer les capacités nationales de détection, d'investigation, de poursuite et de jugement des cas de piraterie et de vol à main armée en mer et établir ou améliorer les systèmes nationaux de saisie, de confiscation et de gestion des avoirs;
- ii. Condamner la piraterie et le vol à main armée en mer chaque fois qu'ils se produisent dans le monde, et plus particulièrement en Afrique de l'Ouest et dans le golfe de Guinée;
- iii. Encourager les Etats membres à adopter et à mettre en œuvre tous les instruments, cadres et



initiatives juridiques nationaux, régionaux, continentaux et internationaux pertinents de prévention et de lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer;

- iv. Renforcer le partenariat technique et opérationnel entre la CEDEAO et la CEEAC dans la prévention et la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, le terrorisme, les enlèvements, le trafic de drogues et de personnes, la contrebande d'armes et les autres actes illicites commis dans leurs domaines maritimes;
- v. Renforcer la coopération avec l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et la Commission du golfe de Guinée (CGG) pour faire face à la complexité des menaces pesant sur le transport et la navigation maritimes.

Action n° 2.4 – Promouvoir et assurer la sécurité de la navigation et des passages maritimes

- 44. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) impose à tous les pays côtiers d'effectuer des enquêtes hydrographiques,



publier et actualiser leurs cartes nautiques et fournir des services d'information sur la sécurité maritime.

45. L'hydrographie¹ de l'Afrique est faiblement documentée et entretenue en raison des moyens limités pour effectuer les enquêtes requises, conformément aux spécifications de l'Organisation hydrographique internationale (OHI). Les approches peu performantes ou dépassées des ports peuvent causer des accidents coûteux en matière de pollution et de risques à la navigation, voire des pertes en vies humaines. Les pays s'étant dotés d'une zone économique exclusive (ZEE) ont la responsabilité d'assurer la sécurité de toute la navigation dans leurs eaux.
46. En Afrique, la capacité pour établir une carte des eaux et répondre aux exigences relatives au respect de la sécurité de la navigation maritime est faible. La documentation des modifications (du plancher océanique, des lits des cours d'eau, des approches et des systèmes de navigation) et le lancement de signaux d'avis aux navigateurs sont des services essentiels que chaque pays mitoyen d'océans/de mers, de lacs et de cours d'eau doit fournir à tous les utilisateurs.
47. Actions prioritaires requises:

¹ Hydrographie – étude des mers, des lacs et des cours d'eau.



-
- i. Les Etats membres devraient adhérer à l'OHI afin d'améliorer la sécurité maritime, l'efficacité, la protection et l'utilisation durable de l'environnement marin et prévoir le respect des conditions requises par cette organisation. Cette action pourrait amener à une collaboration avec d'autres pays dotés d'une capacité en hydrographie et avec des pays ayant un littoral;
 - ii. Les Etats membres doivent actualiser ou développer et mettre en œuvre des mesures qui contribueront à l'amélioration de la sécurité de l'espace maritime de la CEDEAO;
 - iii. Les Etats membres devraient adhérer au Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG) et promouvoir l'utilisation pacifique de la haute mer et les principes de liberté de navigation, de survol, de pose de câbles et de pipelines sous-marins, de pêche et de recherche scientifique conformément aux conditions stipulées à l'article 87 de la Convention sur le droit de la mer;
 - iv. Les Etats membres devraient faciliter le financement d'activités de transport sur des voies de navigation maritimes et intérieures sûres.



Action n° 2.5 – Eliminer la criminalité transnationale organisée en mer

48. En Afrique de l'Ouest, les criminels exploitent la faible application des lois en mer pour procéder au trafic de divers produits dans toute la région: drogues (essentiellement de la cocaïne en provenance d'Amérique du Sud et à destination de l'Europe), cigarettes, armes (conventionnelles et non conventionnelles) et munitions, personnes (destinées aux migrations illégales ou au commerce du sexe), médicaments contrefaits, déchets toxiques (y compris les déchets électroniques), pétrole et ressources naturelles (comme les bois durs et les diamants).
49. Dans son rapport de 2012 sur l'évaluation de la menace de la criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest (EMCTO), l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a également identifié l'Afrique de l'Ouest comme étant une source émergente du trafic de méthamphétamine pour les marchés illicites de l'Asie de l'Est avec des passeurs transitant par l'Europe. Ces réseaux criminels transnationaux sapent l'Etat de droit, aggravent la corruption, polluent l'environnement, violent les droits humains, volent les ressources



naturelles, épuisent les ressources maritimes et mettent la santé en péril. L'ONUDC a estimé que 18 tonnes de cocaïne ont transité par l'Afrique de l'Ouest en 2010 pour une valeur de 1,25 milliard de dollars américains.

50. Actions prioritaires requises:

- i. Mettre intégralement en œuvre le Plan d'action régional de la CEDEAO face au problème croissant du trafic de drogue, de la criminalité organisée et de l'abus de drogues en Afrique de l'Ouest;
- ii. Entreprendre ou étendre les actions de lutte contre la criminalité organisée et le trafic illicite en Afrique de l'Ouest;
- iii. Renforcer les capacités nationales de détection, d'investigation, de poursuite et de jugement des cas de criminalité organisée et de trafic illicite et établir ou améliorer les systèmes nationaux de saisie, de confiscation et de gestion des avoirs;
- iv. Soutenir les agents chargés de l'exécution des lois et le personnel judiciaire en leur fournissant des niveaux appropriés d'équipement et des mesures incitatives.



OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO TROIS: ASSURER LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

51. Un environnement sain est crucial pour la survie humaine. L'économie et la sécurité alimentaire de la CEDEAO sont essentiellement fondées sur les ressources naturelles extraites du domaine maritime. Cette ligne de sécurité se détériore rapidement du fait de la pollution tandis que la richesse de la biodiversité s'épuise progressivement. Cela conduit à une destruction des écosystèmes et à l'épuisement des ressources alimentaires.
52. L'océan Atlantique est une immense source d'hydrocarbures mais le potentiel de pollution y représente une menace permanente. Les catastrophes découlant des déversements de pétrole ont causé des dommages se chiffrant à des milliards de dollars américains et d'importantes pertes en vies humaines, affectant des millions de personnes. De plus, les régions côtières de la CEDEAO jouent un rôle majeur dans le développement socioéconomique de l'Afrique de l'Ouest. Elles regroupent la majorité de la population. Par exemple, 46% de Ghanéens et 70% de Sénégalais vivent sur le littoral et quelques 70% de villes de la CEDEAO se situent le long des côtes.



53. Le problème de la pollution en Afrique de l'Ouest est aggravé par l'exposition à de graves maladies causées par le déchargement délibéré de déchets liquides dans les ports. Les navires profitent de la faiblesse des capacités de suivi et d'application des instruments juridiques pour déverser des déchets toxiques et dangereux; une activité devenue extrêmement lucrative pour les syndicats du crime organisé. La pollution industrielle et les déchets domestiques non traités sont aussi des polluants majeurs de la côte ouest-africaine, notamment les lagunes, les criques et les zones proches des rivages. Toutes ces pollutions ont un effet néfaste sur les ressources halieutiques et la santé des personnes. Le dégazage des tankers croisant dans les eaux ouest-africaines constitue une autre source de pollution.

Action n° 3.1 – Prévenir et combattre la pollution

54. Dans la mesure où l'action de l'homme est la cause majeure de la dégradation de l'environnement et de l'épuisement des ressources, cette tendance peut être inversée. Une approche stratégique et des réponses systématiques sont donc d'une urgente nécessité pour répondre plus efficacement aux menaces pesant sur l'environnement marin.

55. Actions prioritaires requises:



- i. Assurer la mise en œuvre de la Convention d'Abidjan de 1981, entrée en vigueur en 1984, et connue sous le nom de «Convention pour la coopération en matière de protection et de développement du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre»;
- ii. Mettre en place dans les ports des stations de réception et de traitement des déchets liquides;
- iii. Prendre toutes les dispositions pour prévenir, réduire, combattre et contrôler la pollution causée par des émissions ou déversements normaux ou accidentels de navires et d'aéronefs, et garantir l'application effective des règles et des normes internationalement reconnues et relatives au contrôle de ce type de pollution;
- iv. Prévenir, réduire, combattre et contrôler la pollution causée par les émissions industrielles, agricoles et domestiques dans les cours d'eau, les estuaires, les établissements côtiers et les émissaires d'évacuation, les déversements côtiers ou émanant de toute autre source dans la CEDEAO;
- v. Interdire l'importation, l'exportation, la circulation, l'accumulation ou le déversement de déchets dangereux transfrontaliers, notamment des matériaux



radioactifs, des déchets chimiques et biologiques ou des substances entrant dans la catégorie des «déchets dangereux» tels que définis à l'article 2 de la Convention de Bamako de 1991 ou à l'article 1 de la Convention de Bâle, dans les eaux territoriales, les océans, le sol et l'air des Etats;

- vi. Établir une réglementation et une responsabilité rigoureuses concernant la gestion des déchets chimiques et dangereux en vue de leur traitement adéquat et l'évacuation sécurisée dans la Communauté;
- vii. Veiller à ce que les politiques, plans, programmes, stratégies, projets et activités susceptibles d'affecter les ressources naturelles, les écosystèmes et l'environnement en général fassent l'objet d'une évaluation adéquate de leur impact au stade le plus précoce possible, et que soient effectués un suivi et un audit réguliers de l'environnement;
- viii. Établir un réseau de coopération reposant sur des stations d'observation côtières et des techniques de télédétection pour fournir des données sur la pollution de l'environnement marin, des plages et des eaux côtières;



- ix. poursuivre des projets de développement sans danger pour l'environnement qui soient soutenus aux plans national, régional ou international, et adopter des pratiques sûres de gestion de l'environnement comme les projets appuyés par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), la Banque mondiale, le Fonds monétaire international, l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et l'Organisation maritime internationale (OMI).

Action n° 3.2 – Prévenir et répondre aux catastrophes naturelles

56. Les catastrophes naturelles comme les inondations et les tempêtes causent des dommages considérables et des pertes en vies humaines. La CEDEAO est faiblement équipée pour y répondre ou en atténuer l'impact. Des processus, des plans et des capacités doivent être élaborés.

57. Actions prioritaires requises:

- i. Faciliter la mise en œuvre du cadre de la CEDEAO face aux catastrophes et calamités naturelles, et notamment faire de sorte que les Etats membres renouvellent leur engagement en faveur d'une mise en œuvre de la Politique de la CEDEAO de



2006 sur la réduction des risques de catastrophes (PCRRC);

- ii. Renforcer les capacités aux niveaux national et régional pour une meilleure préparation aux catastrophes, à travers l'organisation régulière de formations, de simulations et d'exercices pour y répondre;
- iii. Signer et ratifier les instruments des Nations unies, de l'Union africaine et de la CEDEAO ainsi que d'autres instruments juridiques internationaux pertinents pour faire face aux catastrophes, et protéger les personnes contre les calamités naturelles soudaines et imprévues;
- iv. Adopter une approche globale qui tienne compte du changement climatique dans les politiques de gestion des espaces côtiers, ainsi que les programmes et activités, à tous les niveaux de la gouvernance;
- v. Suivre et établir des systèmes de protection contre les effets du changement climatique sur les environnements côtiers et marins. Dans ce contexte, les membres de la Communauté devraient élargir la coopération aux pays industrialisés afin de bénéficier de leurs systèmes d'alerte et de réponse rapides.



OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO QUATRE: OPTIMISER L'ECONOMIE MARITIME DE LA CEDEAO

58. La dégradation de l'environnement maritime contribue à l'épuisement des ressources naturelles, pierre angulaire de l'économie de la CEDEAO, qui est fondée sur l'exploitation de ressources maritimes via la pêche, l'extraction pétrolière et minière et le transport. L'avenir de cette économie maritime est menacé et des mesures drastiques de contrôle doivent être prises rapidement pour inverser les tendances actuelles.
59. Cet objectif devrait promouvoir le développement économique durable en maximisant le potentiel des ressources maritimes en Afrique de l'Ouest, garantir la sécurité alimentaire et préserver la biodiversité maritime. Dans ce contexte, il vise à prévenir et à combattre les menaces actuelles et futures pesant sur l'économie maritime.

Action n° 4.1 – Développer et promouvoir la pêche et l'aquaculture

60. En raison de l'épuisement des ressources halieutiques dans de nombreuses régions de l'Afrique sub-



saharienne, la consommation de poisson est trop faible pour bénéficier aux populations vulnérables. Une modification des habitudes alimentaires et l'augmentation de la population ajouteraient encore à la pression exercée sur la disponibilité des rares ressources halieutiques et nécessiteraient une augmentation sensible de la production alimentaire au cours des dix prochaines années.

61. Le développement de bonnes pratiques permettrait d'endiguer la surexploitation par les méthodes traditionnelles de pêche. Cela réduirait notamment les niveaux de pollution et contribuerait à la reconstitution des espèces de poissons vivant dans la zone. Il est admis que le poisson est plus abondant dans les réserves marines où la pêche est limitée. L'aquaculture ou la pisciculture peuvent, par exemple, contribuer à pallier l'insécurité alimentaire et la malnutrition. L'aquaculture est toutefois peu développée en Afrique, comparativement aux autres continents. Elle est freinée par l'accès limité aux terres, la mauvaise gouvernance et d'autres facteurs tels que la pollution des eaux, la discrimination entre les sexes et les pratiques déloyales de travail.



62. Actions prioritaires requises:

- i. Encourager les Etats membres à rechercher, déterminer et mettre en œuvre des réformes politiques réactives dans le domaine de la pêche et développer la pêche continentale et l'aquaculture;
- ii. Consolider la Déclaration d'Abuja de 2005 du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) sur la pêche et l'aquaculture durables en Afrique et sur les Accords des Nations unies sur la conservation et la gestion des stocks de poissons et, à ce titre, intégrer et mettre en œuvre une politique de pêche commune en matière de conservation, de gestion et d'exploitation des stocks de poissons conformément aux écosystèmes, ainsi qu'une approche préventive de l'intégralité de la Zone exclusive maritime commune de l'Afrique (CEMZA), quand elle aura été établie;
- iii. Appuyer les organismes régionaux de pêche et des bassins dans la gestion des ressources partagées;
- iv. Améliorer l'accès au marché des petits producteurs, transformateurs et commerçants de



l'intérieur pour assurer la production de richesses et d'avantages sociaux et environnementaux;

- v. Conserver et réhabiliter les écosystèmes aquatiques, essentiels pour la biodiversité et les ressources biologiques aquatiques et prendre des mesures de prévention ou d'atténuation des effets négatifs de l'aquaculture sur l'environnement et les communautés du littoral;
- vi. Promouvoir et favoriser, de manière durable et écologique, la production aquacole à petite, moyenne et grande échelles, grâce à une utilisation rationnelle des ressources terrestres et hydrologiques et aux opportunités de marché;
- vii. Mettre en œuvre des programmes de récupération des stocks de poissons, sur la base d'informations scientifiques fiables; et établir des politiques d'exploitation des ressources halieutiques qui tiennent compte de l'écosystème maritime et veillent à leur respect;
- viii. Protéger et déclarer des zones de réserve marine et appliquer les règles qui les régissent de manière à préserver la biodiversité marine de l'Afrique de l'Ouest, à protéger les espèces marines menacées en raison de la pêche excessive insoutenable en Afrique et à encourager l'écotourisme.



Action n° 4.2 – Prévenir, décourager et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)

63. La pêche INN représente une grande menace sur les stocks halieutiques, l'environnement marin et les communautés côtières. Elle constitue une concurrence déloyale pour les pêcheurs qui exploitent légalement les ressources halieutiques et entraînent des pertes économiques considérables pour les Etats côtiers. Les pertes globales sont estimées entre 10 et 24 milliards de dollars américains chaque année, soit 11 à 26 millions de tonnes de poissons.² La pêche INN porte également sur la capture d'espèces marines menacées (en Afrique de l'Ouest) telles que les requins, les tortues et les dauphins.
64. Les eaux ouest-africaines sont réputées enregistrer les niveaux les plus élevés de pêche INN dans le monde, proportionnellement à la prise totale dans la région, et comparativement à la prise du centre-est de l'Atlantique, estimée par le *Marine Resources Assessment Group* à un montant annuel oscillant entre 828 millions et 1,6 milliards de dollars américains, soit 37 pour cent des prises de poissons et de fruits de mer.²

² Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al : "Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing" (Marine Resources Assessment Group and University of British Columbia, 2009).



65. Actions prioritaires requises:

- i. Collaborer avec les Etats voisins et les Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) pour imposer une réglementation stricte des activités de pêche et prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver l'environnement et la diversité des espèces halieutiques en Afrique de l'Ouest;
- ii. Veiller à ce que la prise, la manipulation, le traitement et la distribution du poisson et des produits de la pêche se fassent de manière à préserver et à conserver la valeur nutritionnelle, la qualité et la sûreté des produits, à réduire les déchets et à minimiser leurs effets négatifs sur l'environnement;
- iii. Encourager les Etats membres à signer et à ratifier tous les traités régionaux et internationaux relatifs à la pêche et à la préservation des ressources naturelles, notamment l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;
- iv. Veiller à ce que les intérêts de l'industrie de la pêche, notamment la nécessité de conservation des ressources, soient pris en compte dans la



zone côtière et soient intégrés dans la gestion, la planification et le développement des zones côtières. Les zones marines protégées impliquant une «cogestion» des gouvernements et des communautés côtières peuvent représenter un outil efficace;

- v. Encourager les Etats membres autorisant les navires de pêche et de soutien à la pêche à battre leur propre pavillon, et à exercer un contrôle effectif sur ces navires conformément au droit international et dans le respect de toutes les initiatives mondiales, continentales et régionales. Les Etats devraient arrêter les navires de pêche étrangers qui n'ont pas de lien authentique avec eux et limiter l'accès à la pêche des navires battant «pavillon de complaisance»;
- vi. S'assurer de la participation de toutes les parties prenantes dans la prise de décision, la planification et la mise en œuvre de pratiques de pêche sûres;
- vii. Encourager les Etats membres à se communiquer (en se servant des organismes pertinents de la CEDEAO et d'autres institutions régionales telles que les ORGP) les noms des navires de pêche industrielle autorisés à pêcher dans leurs ZEE



respectives et les avis d'amendes qu'ils auraient signifiés pour pêche INN. Pour permettre ce partage d'information, les Etats devraient exiger que tous les navires de pêche industrielle dans leur ZEE utilisent une identification unique et internationalement reconnue, comme numéro d'identification de l'OMI, et que ce numéro soit affiché à tout moment et utilisé lors du partage d'information au niveau régional concernant l'accès et les sanctions applicables à ces navires.

Action n° 4.3 – Prévenir le captage illégal et le vol de pétrole

66. Bien qu'actuellement cette pratique se manifeste essentiellement au Nigéria, le problème de captage illégal de pétrole risque de s'étendre aux autres Etats membres de la CEDEAO. Le pétrole brut du Nigéria est également exporté via les eaux territoriales et les ZEE des pays voisins, ce qui impose une action régionale collective face à ce problème. En plus de la menace de pollution, les gouvernements et les compagnies pétrolières subissent des pertes substantielles de recettes. Le captage illégal de pétrole contribue également à l'escalade de la violence et de la criminalité.



67. Actions prioritaires requises:

- i. Condamner et pénaliser le vol et tout autre captage illégal de pétrole et d'autres ressources naturelles;
- ii. Renforcer la législation pour réglementer l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures et spécifier les responsabilités des explorateurs;
- iii. Entreprendre des recherches et des études empiriques pour comprendre la nature, les caractéristiques et la dimension réelle du captage illégal d'hydrocarbures en Afrique de l'Ouest;
- iv. Renforcer les capacités nationales de détection, d'investigation, de poursuites et de jugement des cas de captage illicite d'hydrocarbures et établir ou améliorer les systèmes nationaux de saisie, de confiscation et de gestion des avoirs;
- v. Encourager les Etats membres à partager leurs expériences et faciliter le développement de mécanismes régionaux destinés à améliorer la gouvernance des hydrocarbures dans la région comme mode de prévention des conflits violents et de l'insécurité. A cet égard, élaborer une politique de la CEDEAO qui réglemente et établit des normes communes aux Etats membres sur



la gouvernance des ressources naturelles, de manière à ce qu'elles bénéficient aux communautés locales;

- vi. Soutenir les échanges intra-régionaux et interrégionaux d'expériences et l'élaboration d'approches novatrices de gestion des ressources. A ce titre, envisager des mesures pratiques de renforcement de la coopération avec la CEEAC, l'OMAO, la CGG et les autres parties prenantes au niveau de la région.

Action n° 4.4 – Promouvoir le tourisme maritime

68. Le tourisme peut contribuer à la création de richesses et d'emplois et stimuler la protection et le renforcement des ressources écologiques et culturelles. L'Afrique offre un potentiel touristique considérable mais inexploité. L'industrie du tourisme dans l'essentiel du continent n'est pas compétitive, malgré certains progrès au cours des 30 dernières années, les voyageurs exigeant de plus en plus des standards élevés. Il reste donc beaucoup à faire.
69. Il faut promouvoir la richesse du patrimoine culturel maritime, les objets physiques et attributs intangibles des sociétés autochtones, hérités des générations passées et transmissibles aux générations futures.



Nombre de ces sites sont sous-marins ou adjacents à l'océan, à des cours d'eau, à des estuaires et à des lacs.

70. Le patrimoine culturel maritime de l'Afrique peut créer d'importantes attractions touristiques et il devrait être développé et administré de manière à générer des recettes suffisantes. Les sites du patrimoine sous-marin sont menacés de destruction alors que celui-ci devrait être protégé et préservé. Dans ce contexte, la conservation devrait aussi inclure les écosystèmes les plus représentatifs et les plus spécifiques des zones relevant de la juridiction des Etats membres ou caractérisées par un degré élevé de diversité biologique.

71. Actions prioritaires requises:

- i. Encourager les Etats membres à mettre en œuvre la Convention de l'UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique;
- ii. Identifier le tourisme comme un secteur prioritaire pour la croissance économique;
- iii. Identifier les principaux projets «pivots» aux niveaux national et sous-régional qui génèreront des retombées significatives et contribueront à la promotion de l'intégration économique,



notamment les parcs naturels et les réserves maritimes transfrontières;

- iv. Promouvoir le marketing touristique et élaborer une stratégie régionale de marketing;
- v. Promouvoir les partenariats régionaux;
- vi. Promouvoir la recherche et le développement;
- vii. Promouvoir l'investissement dans la construction et le développement d'infrastructures et de produits touristiques respectueux de l'environnement;
- viii. Élaborer un code de conduite et d'éthique pour l'industrie régionale du tourisme, axé sur le tourisme maritime;
- ix. Mobiliser des ressources financières;
- x. Mettre en place des accords de collaboration entre les gouvernements nationaux, la société civile et d'autres parties engagées dans la préservation de leur patrimoine national.

Action n° 4.5 – Développer les infrastructures liées aux activités maritimes

72. Le déficit infrastructurel de l'Afrique est l'un des facteurs majeurs qui l'empêchent d'atteindre son plein potentiel de croissance économique, de compétitivité



sur les marchés mondiaux et de réalisation des Objectifs du millénaire pour le développement (OMD). Les infrastructures jouent un rôle primordial dans le développement économique et la réduction de la pauvreté. L'inadéquation des infrastructures du transport maritime, comme les ports, leurs équipements et les réseaux ferroviaires et routiers qui leur sont connectés, impose des coûts majeurs aux activités commerciales: elle engendre des pertes de production et des coûts supplémentaires. Selon certaines estimations, l'amélioration des infrastructures permettrait des taux de croissance économique au moins un pour cent supérieurs aux taux actuels. Le volume commercial transporté en mer actuellement, de l'ordre de 35 000 milliards de tonnes, devrait également doubler au cours des 20 prochaines années.³ Le développement des réseaux infrastructurels représente donc une composante cruciale de la progression vers l'intégration régionale.

73. Actions prioritaires requises:

- i. Formuler un plan directeur de développement des infrastructures régionales liées aux activités maritimes (énergie, transport, tourisme, ressources

³ Current Awareness Bulletin (Bulletin de sensibilisation), Volume XXIV, n° 7, juillet 2012, MaritimeKnowledgeCentre@imo.org



hydrauliques transfrontalières), des possibilités offertes aux industries manufacturières telles que la construction navale, la réparation et l'entretien de bateaux ainsi que les industries de services au niveau local, afin de créer des emplois, une expertise et des investissements;

- ii. Préparer une stratégie et des processus de mise en œuvre, notamment un plan d'action prioritaire;
- iii. Développer, par une approche interdépartementale ou de groupe, un cadre efficace d'interaction entre les différentes industries et les différents secteurs, identifier les interfaces entre les différents secteurs et développer des mécanismes permettant d'assurer leur gestion optimale. Cette gestion transfrontalière devrait être attentivement étudiée pour éviter toute confrontation et devrait également être systématiquement planifiée de manière à conduire aux meilleurs bénéfices;
- iv. Initier des partenariats publics/privés (PPP) afin de réaliser les objectifs tels que la construction et la réparation navales ainsi que leurs services connexes. Considérer également l'externalisation



de centres maritimes d'excellence pour doter l'industrie maritime de services de qualité, durables et efficaces;

- v. Conclure dans tous les domaines maritimes, y compris avec les autorités portuaires des Etats membres, des accords de partenariat en appui à l'utilisation des ressources disponibles aux niveaux sous-régional, régional et continental. Ces accords devraient être fondés sur le principe de «l'Afrique pour l'Afrique» afin de retenir et de maintenir l'expertise maritime requise;
- vi. Encourager les Etats membres à évaluer les performances de leurs principaux ports et à créer des indicateurs de performance. Leur inefficacité signifie un manque de compétitivité qui accroît les coûts commerciaux des ports. Les compagnies de transport maritime devront rechercher des solutions si cette situation persiste;
- vii. Soutenir et encourager des initiatives telles que le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique de l'Ouest et du centre (MOU d'Abuja) qui vise à éradiquer les pratiques de transport maritime ne respectant pas les normes, à renforcer la sûreté et la sécurité, à protéger l'environnement marin et à améliorer les



conditions de travail et de vie du personnel à bord des navires.

Action n° 4.6 – Réglementer l'exploitation minière et des autres ressources naturelles

74. L'océan et les cours d'eau sont riches en pétrole et autres minéraux précieux qui offrent de nombreuses possibilités de développement économique mais doivent être exploités de manière responsable par des autorités compétentes aux plans national et régional. Les gouvernements doivent, sur les conseils des organismes régionaux, veiller à une extraction responsable au profit de l'ensemble de leurs populations. L'exploration ou l'exploitation minière en haute mer soulèvent toutefois des préoccupations relatives aux conséquences éventuelles de ces activités sur l'environnement. La protection de l'environnement marin devrait être la priorité principale.

75. Actions prioritaires requises:

- i. Appliquer scrupuleusement la Directive C/DIR.3/05/09 de mai 2009 de la CEDEAO sur l'harmonisation des principes directeurs et des politiques dans le secteur minier, et la transformer en un mécanisme plus rigoureux, doté de pouvoirs et de moyens de suivi comme les conventions;



- ii. Appuyer les initiatives UA/NEPAD, promouvoir les échanges commerciaux intra-africains dans le domaine de l'énergie aux niveaux régional et continental, pour influencer sur le développement et l'intégration économique des communautés économiques régionales;
- iii. Veiller à une bonne exploitation des ressources énergétiques (pétrole et gaz), à leur transformation locale et à leur exportation au niveau intra-africain et du reste du monde;
- iv. Veiller à ce que toutes les questions liées à l'environnement et aux droits de l'homme soient identifiées et respectées par les parties concernées dans toutes leurs activités en Afrique de l'Ouest.

OBJECTIF STRATEGIQUE NUMERO CINQ: PROMOUVOIR LA SENSIBILISATION ET LA RECHERCHE DANS LE DOMAINE MARITIME

76. L'un des plus grands défis à la sécurité et à la sûreté de la région réside dans la faible sensibilisation sur le domaine maritime. Il est donc primordial de sen



sibiliser sur les bonnes et les mauvaises utilisations du domaine maritime de la CEDEAO, sur les dangers inhérents aux abus et sur les actions requises pour y remédier. Cette connaissance, transmise par l'éducation et le développement de compétences techniques, est nécessaire. Pour être bonne, toute politique relative au domaine maritime, qu'elle soit au niveau national, régional ou international, doit relever ce défi.

Action n° 5.1 – Sensibiliser

77. Cette action vise à approfondir la sensibilisation sur les menaces pesant sur le domaine maritime de la CEDEAO et à les connaître davantage.

78. Actions prioritaires requises:

- i. Accroître la sensibilisation des décideurs, du public en général et de toutes les parties prenantes sur les problèmes de développement économique du domaine maritime et les réponses à y apporter;
- ii. Élaborer des programmes régionaux, notamment l'utilisation des médias locaux et internationaux et des sites Internet pour accroître la visibilité de



l'Afrique maritime et améliorer l'image des activités maritimes et des personnes concernées;

- iii. Collaborer avec des partenaires en vue de contribuer à l'élaboration d'un Atlas des mers africaines, tel qu'envisagé par l'UA;
- iv. Promouvoir la participation de responsables du domaine maritime ou d'autres compétences dans les programmes dispensés par l'Université maritime mondiale, l'Institut de droit maritime international ou d'autres centres internationaux d'excellence;
- v. Renforcer les programmes académiques et de formation professionnelle et en élaborer de nouveaux afin de faire connaître les questions maritimes dans les écoles et les universités;
- vi. Encourager les Etats membres à appuyer activement les célébrations de la « Journée mondiale des océans » le 8 juin et de la Journée mondiale de la mer de l'OMI la dernière semaine de septembre;
- viii. Renforcer le plaidoyer et la sensibilisation pour intégrer les questions de genre, conformément à la Résolution 1325 du Conseil de sécurité des Nations unies.



Action n° 5.2 – Effectuer des recherches maritimes

79. La connaissance est le fondement d'une prise de décision de qualité et doit être continuellement nourrie par une recherche appropriée informant sur les mesures à prendre pour la mise en œuvre des politiques et des projets. L'article 243 de la Convention sur le droit de la mer de 1982 qui a été ratifiée par tous les Etats membres de la Communauté, énonce que «Les Etats et les organisations internationales compétentes coopèrent, par la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux, pour créer des conditions favorables à la conduite de la recherche scientifique marine dans le milieu marin et unir les efforts des chercheurs qui étudient la nature des phénomènes et processus dont il est le lieu et leurs interactions».

80. Actions prioritaires requises:

- i. Être le fer de lance de la promotion et du renforcement des connaissances et compétences maritimes pour renforcer la culture maritime africaine. Cette base de connaissances identifiera les besoins en éducation, en formation et en développement susceptibles de contribuer à la création d'une culture maritime et d'encourager l'innovation dans ce domaine;



- ii. Accroître la visibilité et le profil de l'industrie maritime en Afrique et s'assurer que, par la recherche, les questions applicables aux océans et aux mers reçoivent une attention similaire à celle accordée aux défis intérieurs de la région;
- iii. Promouvoir un concept qui offre aux Africains de l'Ouest des perspectives de carrière plus affirmées et plus larges dans l'environnement maritime. Il s'agira d'élargir la portée des études maritimes et de renforcer les compétences et les qualifications des professionnels du transport maritime;
- iv. Établir des institutions nationales et régionales appropriées dans le domaine de la recherche et de l'éducation sur les questions maritimes, afin de répondre à toutes les exigences du domaine maritime de la CEDEAO;
- v. Encourager les différentes institutions de recherche à mettre l'accent sur certains domaines et à échanger les résultats de leurs recherches. La recherche doit lier et appuyer les priorités de recherche continentales, recommander des solutions aux défis intersectoriels et maximiser les synergies entre les Etats membres et les efforts entrepris au niveau régional. Un investissement plus important dans la recherche et la technologie



marines permettra de dégager des solutions innovantes dans la poursuite de la croissance économique sans aggraver davantage la dégradation de l'environnement;

- vi. Encourager les Etats membres à appuyer l'allocation ou la recherche de financements aux institutions nationales et régionales de formation, de recherche et d'enseignement sur les questions maritimes et à accorder des bourses de formation;
- vii. Encourager les Etats membres à tirer profit de l'Université maritime régionale d'Accra et de l'Académie régionale des sciences et techniques de la mer d'Abidjan;
- viii. Réviser les législations nationales restrictives et permettre aux entrepreneurs et aux industriels de créer leurs propres mécanismes de collaboration afin de promouvoir un réseau africain/régional de groupes maritimes.



ANNEXE A: TEXTES JURIDIQUES CITES

- Accord FAO de 2009, relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
- Charte africaine des transports maritimes de 2010
- Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination
- Convention de Bamako de 1991 sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique
- Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982
- Convention de l'UNESCO ou Convention de Paris de 1972 sur la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel
- Convention d'Abidjan de 1981 ou Convention pour la coopération en matière de protection et de développement du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
- Convention internationale sur le plateau continental de 1958
- Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer



- Stratégie africaine intégrée du 31 janvier 2014 pour les mers et les océans – horizon 2050
- Traité révisé de la CEDEAO du 24 juillet 1993

ANNEXE B: ABREVIATIONS ET ACRONYMES

AIMS-50	Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – horizon 2050
CEDEAO	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l’Afrique centrale
CEMZA	Zone exclusive maritime commune de l’Afrique
CGG	Commission du golfe de Guinée
CNUDM	Convention des Nations unies sur le droit de la mer
COLREG	Règlement international pour prévenir les abordages en mer
EMCTO	Évaluation de la menace de la criminalité transnationale organisée
FAO	Organisation des Nations unies pour l’alimentation et l’agriculture
FMI	Fonds monétaire international
ICAM	Gestion intégrée des zones côtières



MOU d'Abuja	Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique de l'Ouest et du Centre
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
OHI	Organisation hydrographique internationale
OMD	Objectifs du millénaire pour le développement
OMAOC	Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMI	Organisation maritime internationale
ONU DC	Office des Nations unies contre la drogue et le crime
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord
PCRRC	Politique de la CEDEAO sur la réduction des risques de catastrophes
Pêche INN	Pêche illicite, non déclarée et non réglementée
PNUD	Programme des Nations unies pour le développement
PPP	Partenariats public/privé
SMI	Stratégie maritime intégrée



SOLAS	Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
ZEE	Zone économique exclusive

