

Vol. 2, No. 1  
Juin 2025

ISSN 2960-2858  
P-ISSN 3006-4414

# LES CAHIERS DU LARSOC

REVUE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES  
SUR LES SOCIÉTÉS ET LES CIVILISATIONS



Laboratoire d'Analyse et de Recherche  
sur les Sociétés et civilisations  
(**LARSOC**)

Département d'histoire  
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)  
01 BP V 18 Bouaké 01  
[revuecahiersdelarsoc@gmail.com](mailto:revuecahiersdelarsoc@gmail.com)



**Les Cahiers du LARSOC**, *Revue des sciences humaines et sociales sur les sociétés et les civilisations*

**ISSN 2960-2858**

**P-ISSN 3006-4414**

[revuecahiersdelarsoc@gmail.com](mailto:revuecahiersdelarsoc@gmail.com)

<https://revuecahiersdu.larsoc.net/>

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/610041>

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23917>

**SJIF 2025 = 5.168 (Scientific Journal Impact Factor Value for 2025)**



*Périodique : semestriel*

**Vol. 2, No. 1, 2025**

## **COMITÉ ÉDITORIAL**

### **Directeur de publication**

**SANGARÉ Souleymane**

Histoire médiévale de l'Afrique occidentale

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **Comité de rédaction**

#### **Rédacteur en Chef :**

**KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo**

Histoire médiévale de l'Europe occidentale

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

#### **Rédacteur en Chef adjoint :**

**TRAORÉ Siaka**

Histoire moderne et contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

#### **Secrétaire de la rédaction :**

**YAPI Fulgence Thierry**

Histoire de l'Antiquité

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

#### **Secrétaire adjoint de la rédaction :**

**YÉO Mitanhatcha**

Archéologie

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

#### **Membres du Secrétariat de la rédaction**

KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo

TRAORÉ Siaka

GNAMIEN Kouamé Moïse

YAPI Fulgence Thierry

YÉO Mitanhatcha

OULAI Fabrice

FADIKA Massandjé

OUATTARA Issouf

#### **Commissaires aux comptes**

**YAO Élisabeth**

Histoire contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**BROU N'Goran Alphonse**

Histoire contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**Trésorière de la rédaction**

**KRÉ Henriette**

Histoire médiévale de l'Europe occidentale

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**Trésorier adjoint de la rédaction**

**YAO Koffi Léon**

Histoire contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**Web Master**

KOUAKOU Kouadio Sanguen

Assistant, Ingénieur en informatique, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**COMITÉ SCIENTIFIQUE**

**ADDO Mahamane Addo**

Professeur Titulaire, Université Abdou MOUMOUNI, Niamey (Niger)

**ALLOU René Kouamé**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**ARCHER Maurice**

Maître de Conférences, École Normale Supérieure (ENS), Abidjan (Côte d'Ivoire)

**ASSANVO Mian K. N. Mathieu**

Maître de Conférences, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**BA Idrissa**

Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop, Sénégal

**BAMBA Assouman**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**BAMBA Mamadou**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**BINATE Issouf**

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**BORE El Hadji Ousmane**

Maître de Conférences, Université des Sciences sociales et de gestion, Bamako, (Mali)

**BROU Émile Koffi**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**COULIBALY Daouda**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**DIAKITÉ Moussa**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**DAKITE Samba**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**EICKELS Klaus van**

Professeur Titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg, Allemagne

**ÉKANZA Simon Pierre**

Professeur Titulaire, Doyen honoraire

**GADO Alpha Boureïma**

Professeur Titulaire, Université de Tillabery, Niger

**KIÉNON-KABORÉ T. Hélène**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**KONATÉ Doulaye**

Professeur Titulaire, Université de Bamako, Mali

**KONE Issiaka**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**KONIN Séverin**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**KOUAKOU Edmond Pierre Yao**

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**KOUASSI Kouakou Siméon**

Professeur Titulaire, Université de San Pedro, San Pedro (Côte d'Ivoire)

**LATTE Egue Jean-Michel**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**MORITIÉ Camara**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**PARÉ Moussa**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**SANGARÉ Souleymane**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**SARR Mahamadou Nissire**

Professeur Titulaire, Université Cheick Anta DIOP, Dakar (Sénégal)

**SEYNI Moumouni**

Directeur de Recherches, Université Abdou Moumouni, Niamey (Niger)

**SORO Donissongui**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**TROH Deho Roger**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

## **COMITÉ DE LECTURE**

### **ADDO Mahamane Addo**

Professeur Titulaire, Université Abdou Moumouni, Niamey (Niger)

### **ALLOU René Kouamé**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

### **ASSANVO Mian K. N. Mathieu**

Maître de Conférences, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

### **BA Idrissa**

Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop, Sénégal

**BINATE Issouf**, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **BORE El Hadji Ousmane**

Maître de Conférences, Université des Sciences sociales et de gestion, Mali

### **BROU Émile Koffi**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **COULIBALY Daouda Pondalla**

Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **DÉDÉ Jean-Charles**

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **DIAKITE Moussa**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **EICKELS Klaus van**

Professeur Titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg, Allemagne

### **IBRAH Maman Moutari**

Maître-assistant, Université Djibo Hamani, Tahoua (Niger)

### **KIÉNON-KABORÉ T. Hélène**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

### **KONATE Mahamoudou**

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **KONÉ Yacouba**

Maître-assistant, Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa (Côte d'Ivoire)

### **KONIN Séverin**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

### **KOUASSI Kouakou Siméon**

Professeur Titulaire, Université de San Pedro, San Pedro (Côte d'Ivoire)

### **KOUAKOU Edmond Pierre Yao**

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

### **KOUAKOU N'Dri Laurent**

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)

**KALOU épse LODUGNON Hiriey Evelyne Liliane**

Maître-assistante, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**NAMOI Célestine**

Maître-Assistante, École Normale Supérieure (ENS), Abidjan, (Côte d'Ivoire)

**NOGBOU M'Domou Éric**

Maître de Conférences, Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**PARÉ Moussa**

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

**SANGARÉ Souleymane**

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

**SARR Mahamadou Nissire**

Professeur Titulaire, Université Cheick Anta DIOP, Dakar (Sénégal)

## **POLITIQUE ÉDITORIALE**

*Les cahiers du LARSOC* est une revue pluridisciplinaire qui publie des contributions originales (en français, en anglais, en espagnol et en allemand) à la recherche sur l'histoire et filières voisines des sciences humaines et des sciences sociales. Sont particulièrement bienvenues les contributions transcendant les limites entre les époques, espaces géographiques et domaines de recherches établis. La voie de distribution principale est la publication en ligne par article.

## **PRÉSENTATION DES MANUSCRITS**

Les contributions, en texte justifié, doivent être envoyées sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, caractère 12, interligne 1,5 et en portrait, pour le corps du texte. Caractère 10 pour les notes de bas de page.

La rédaction refusera, les contributions de moins de 10 pages et celles de plus de 25 pages. Les marges des manuscrits doivent respecter les paramètres suivants : 2,5 cm haut, bas, et 2,5 cm droite, gauche.

La structure des articles se fait selon :

- Article théorique et fondamentale : Titre (15 mots maximum, taille 14, gras et centré), Prénom et NOM de l'auteur (taille 12, gras et centré), Institution d'attache et Adresse électronique (taille 11, centré), Résumé en Français (200 mots maximum, taille 10), Mots-clés (maximum 5, taille 10), Abstract, Key words, Introduction (Justification du thème, Problématique, Hypothèses/Objectifs scientifiques, Approche méthodologique), Développement articulé, Conclusion, Références Bibliographiques.

- Article résultant d'une recherche de terrain : Titre (15 mots maximum, taille 14, gras et centré), Prénom et NOM de l'auteur (taille 12, gras et centré), Institution d'attache et Adresse électronique (taille 11, centré), Résumé en Français (200 mots maximum, taille 10), Mots-clés (maximum 5, taille 10), Abstract, Key words. Introduction (Justification du thème, Revue, Problématique, Hypothèses/Objectifs scientifiques, Question de recherche), Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

Les articulations de l'article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). Pas plus de 3 niveaux. Les tableaux, figures, graphiques, photographies en noir et blanc ou en couleur, seront présentés dans le texte à leur emplacement exact.

## **CITATION DES AUTEURS**

La revue se conforme aux normes éditoriales NORCAMES 2016.

Les références bibliographiques sont intégrées au texte comme suit : mettre entre parenthèses, l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms + le Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + la page à laquelle l'information a été prise. Ex : (S.-P. Ekanza, 2016 : 15).

**DANS LE TEXTE** : Les passages cités sont présentés en romain et entre guillemets. Lorsque la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (taille 11, interligne 1 ou simple) en romain et en retrait de 2 cm à gauche et à droite.

Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante :

- (l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms + le Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + la page à laquelle l'information a été prise) ;
- l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms + le Nom de l'auteur (année de publication suivie de deux points + la page à laquelle l'information a été prise).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998 : 223) est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...), d'accroître le domaine des mathématiques : alors qu'elle s'est pour l'essentiel occupée du groupe professionnel occidental que l'on appelle les mathématiciens (...) ».

- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile qui, dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991 : 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit :

« le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socio-culturelle et de civilisation traduisant une impréparation sociohistorique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères » (S. Diakité, 1985 : 105).

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page en indiquant :

Pour la source orale : l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur + Nom de l'auteur + lieu + date de l'entretien.

Pour un livre : l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur + Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + pages citées.

Pour un article : l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur + Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + pages citées.

Pour les sources d'archives : il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes. Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I.), 1EE28, 1899.

## **RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (PRÉSENTÉES EN ORDRE ALPHABÉTIQUE)**

Dans la bibliographie, ne doivent figurer que les références des documents cités, à interligne 1,5 et justifiées, en respectant le protocole suivant :

Pour les sources orales : NOM Prénoms des informateurs + qualité et profession des informateurs + âges des informateurs ou leurs dates de naissance + date, heure et lieu de l'entretien + principaux thèmes abordés au cours des entretiens.

Par exemple : COULIBALY Gberna, *Dozoba* ou Vieux dozo, garant de L'initiation au *Dozoya* de Dagbakpli, 70 ans, 27 janvier 2016, de 16h20 à 17h, Korhogo, Rôle des Dozo dans la crise en Côte d'Ivoire de 2002 et 2011.

Pour les sources d'archives, mentionner en toutes lettres le lieu de conservation des documents, la série et l'année.

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire, 1EE28, 1899.

Pour les sources éditées : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre du volume (italique), lieu de publication, nom de la société d'édition. Attention à la différence entre l'éditeur, marqué (éd.), et le nom de la société d'édition.

Ex. 1 : FROISSART Jean, 1846, *Chronique de la traison et mort de Richart Deux roy Dengeleterre*, éd. et trad. Benjamin WILLIAMS, Londres, S & J Bentley.

Ex. 2 : STUBBS William (éd.), 1882, *Chronicles of the Reigns of Edward I and Edward II*, vol. I, Londres, Longman.

Ex. 3 : *Calendar of Letter-Books of the City of London. Letter-Book H*, Reginald R. SHARPE (éd.), 1907, Londres, John Edward Francis.

Une monographie : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre du volume (italique), lieu de publication, nom de la société d'édition.

Ex. : EKANZA Simon-Pierre, 2016, *L'historien dans la cité*, Paris, L'Harmattan.

Ouvrage collectif : NOM Prénoms du ou des auteurs, année de publication (dir), titre du volume (italique), lieu de publication, nom de la société d'édition.

Ex. : MARCHANDISSE Alain, KUPPER Jean-Louis (dir.), 2003, *À l'ombre du pouvoir. Les entourages princiers au Moyen Âge*, Liège, Droz.

Un article de revue : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre de l'article (entre guillemets), nom de la revue (italique), volume et/ou numéro, première et dernière pages de l'article.

Ex. : SANGARÉ Souleymane, 2007, « Une famille de serviteurs d'États au Soudan occidental aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles : les Naddi », *Revue ivoirienne d'histoire*, N° 11, p. 102-119.

Un article dans un ouvrage collectif : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre de l'article (entre guillemets), dans : prénoms et NOM du ou des directeurs de publication (dir.), titre du volume (italique), lieu d'édition, nom de l'éditeur, première et dernière pages de l'article.

Ex. : GUILLEMAIN Bernard, 2003, « Les entourages des cardinaux à Avignon », dans : Alain MARCHANDISSE, Jean-Louis KUPPER, (dir.), *À l'ombre du pouvoir. Les entourages princiers au Moyen Âge*, Liège, Droz, p. 7-11.

Un mémoire, une thèse, un rapport, document manuscrit, ... : NOM Prénoms de l'auteur, année de soutenance ou de production du document, Titre, type de document, mention de "non publié", Ville de production, Institution d'origine, nombre de pages.

Ex. : ANNAN Elisabeth, 1984, Les mouvements migratoires des populations Akan du Ghana en Côte d'Ivoire, des origines à nos jours, Thèse pour le Doctorat de troisième cycle, non publiée, Abidjan, Université nationale de Côte d'Ivoire, 326 p.

Document internet : de façon générale, la présentation des Ressources Internet se fera selon le modèle de base suivant : Auteur, année de mise en ligne « Titre de la ressource », [S'il y a lieu, ajouter la ressource plus large à laquelle le document cité est rattaché. Il s'agit de l'auteur ou du titre du site ou du document qui contient la ressource.], Adresse URL (date : jour/mois/année de la consultation par l'utilisateur).

Ex. : WARNER Kathryn, 2010, « The Trial and Execution of Thomas of Lancaster », Edward II, Welcome to the site which examines the events, issues and personalities of Edward II's reign, 1307-1327, <http://edwardthesecond.blogspot.de/2010/10/trial-and-execution-of-thomas-of.html> (17/6/2023).

#### **N.B :**

- L'auteur pourra se référer aux NORCAMES 2016 pour des cas plus spécifiques.
- Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À l'effet de ...
- Le non-respect des recommandations ci-dessus entraîne le rejet systématique du manuscrit soumis à évaluation des pairs.
- En vertu du Code d'Éthique et de Déontologie du CAMES, toute contribution est l'apanage de son auteur et non celle de *Les cahiers du LARSOC*. Les responsabilités pénales sont donc à l'actif du contributeur. Les articles sont, cependant, la propriété de la revue.

Rédaction en Chef  
Dr. KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo  
*Département d'histoire, Université Alassane Ouattara*

## SOMMAIRE

Koffi Arcel BOUSSOU : <b>La polygamie à Athènes à l'époque classique : pratique interdite</b> .....	14-26
Ouollo Adama TOURÉ : <b>La coopération militaire entre États : l'exemple des cités grecques d'Europe et d'Asie entre le III<sup>e</sup> et le II<sup>e</sup> siècle avant notre ère</b> .....	27-50
Amin Angéline KOUAMÉ, Bi Tra Olivier TRA, Moussa PARÉ : <b>Le portrait des guerriers turcs d'après Jean de Joinville (1248-1250)</b> .....	51-66
Médjo DAHOUE, Yao Adjoumani Victor MANZAN: <b>Le paradoxe des relations entre Saladin et Richard Cœur-de-Lion vu par les chroniqueurs arabes</b> .....	67-82
Adjoua Juliana KOUAKOU : <b>Genèse du féminisme à travers les œuvres artistiques des femmes au Moyen Âge occidentale</b> .....	83-93
Ta Narcisse Tra BI, Nene Landry Tra BI : <b>Les Luenou, origine, migration et formation : XV<sup>e</sup> - XVI<sup>e</sup> siècle</b> .....	94-115
Sonia-Estelle BOUA : <b>L'exil de Soundjata d'après Djibril Tamsir Niane dans <i>soundjata ou l'épopée mandingue</i></b> .....	116-128
Yao Jean Marc KOUAKOU : <b>Contribution à l'étude des conquêtes de Tombouctou et de Djenné par Sonni Ali</b> .....	129-140
Sylla ANZOUMANAN : <b>Diplomatie religieuse d'Askia Mohammed I<sup>er</sup> : du pèlerinage à la conclusion d'un partenariat politique entre le Songhay et les États du monde arabo-musulman</b> .....	141-159
Agossou Arthur VIDO, Kouassi Raguin KOUASSI : <b>La circoncision dans l'histoire des peuples du golfe du Bénin (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)</b> .....	160-178
Maïmouna BAMBA : <b>Les acteurs dans l'organisation et la commercialisation de l'anacarde dans la région du Denguélé (nord-ouest de la Côte d'Ivoire) de 1990 à 2012</b> .....	179-190
Tiégbè TOURÉ : <b>Les Lekra, un peuple tagbana en pays koro du XVI<sup>e</sup> siècle à 2022</b> .....	191-213
Nahoua Karim SILUÉ : <b>Résurgence des coups d'État en Afrique de l'ouest : recul démocratique ou manifestation d'une souveraineté retrouvée ?</b> .....	214-225
BABAROU : <b>La mendicité dans les quartiers populaires de la ville de Maroua (1973-2023)</b> .....	226-244
Solenko GNENDA: <b>La religion dans l'espace politique au Togo : nouvel opium du peuple ?</b> .....	245-259
Dominique BAKOUAN : <b>Gare ferroviaire et développement urbain de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) : des origines à 1960</b> .....	260-282
Hamidou ZAMBILOU, Abdoulaye Mohamed DIALLO, Adama KOMINA, Adama DIABATE : <b>Gouvernance locale et rôle des acteurs : cas de la commune rurale de Kalabancoro</b> .....	283-297

Makoura BAMBBA, Gnazebo Hilaire MAZOU, Asseman Médard KOUA : <b>Profils biophysique et sociaux des personnes vivant avec des maladies mentales et l'épilepsie (pvmme) à Brobo (Côte d'Ivoire)</b> .....	298-314
Michel Assoumou NSI : <b>L'Église universelle du royaume de dieu au Gabon (1997-2019) : territorialité et stratégies d'implantation</b> .....	315-329
Djibril BALDE : <b>Artefact comme produit d'une identité reconstruite dans <i>Les désorientés</i> (2012) de Amin Maalouf et <i>La ballade du calame</i> (2015) de Atiq Rahimi</b> .....	330-345
Bi Youan Firmin IRIÉ : <b>Bouaflé et la répression coloniale du 07 janvier 1950</b> .....	346-358
Pénissonguita SORO: <b>Les prétentions califales dans la conquête marocaine de la boucle du Niger (1591-1630)</b> .....	359-370
Roseline Gbocho N'DA : <b>Les pratiques magico-religieuses dans la cybercriminalité en Côte d'Ivoire</b> .....	371-382
Boureima SANA : <b>Éducation et force de l'État : la médiation par la citoyenneté</b> .....	383-394
Youssef DIARRASSOUBA : <b>Staging the Wounded Self: Cinematic Aesthetics and Corporeal Memory in <i>This Mournable Body</i> by Tsitsi Dangarembga</b> .....	395-409
Lucien MANOKOU, Fabrice Nfoule MBA : <b>L'Assemblée nationale et la consolidation/déconstruction de l'État postcolonial au Gabon pendant le monopartisme (1968-1990)</b> .....	410-429
Kan Yannick YEBOUE : <b>Les Baoulé suamenle de Taabo, une société lignagère akan à double filiation et à accentuation patrilineaire</b> .....	430-438
Kouamé Dominique KOUASSI, Moro Jean Martial AHORO, Atta Kouame Jacob BRINDOUMI, : <b>L'inertie de l'état ivoirien face à la piraterie maritime (1981-2017)</b> .....	439-462
Wokado Mohamed SAKO : <b>Sassandra dans l'émergence de l'immigration clandestine en Côte d'Ivoire (1947-1980)</b> .....	463-478
Lassina SIMPORÉ, Ibrahima OUIBGA : <b>La guerre chez les <i>Moose</i> de <i>Waogdgo</i> (<i>Ouagadougou</i>) Burkina Faso</b> .....	479-498
Bi Drigoné Gilles Martial TOUBOUI : <b>Théorie critique et rationalisation de la société</b> .....	499-510
Marcel GUIGMA, Mahama OUATTARA : <b>L'idée d'homme nouveau chez Ébénézer Njoh-Mouelle et l'art comme moyen de désaliénation de l'être-africain</b> .....	511-528
Alassane DIABATE, Dally Luc Olivier ZITIEOUROU : <b>Le comité de développement du quartier mairie II d'Adjamé : entre reconnaissance et contestations (1988-2010)</b> .....	529-542

<b>Abou DAPPAH : Des communautés économiques régionales à la Zlecaf : la longue quête de l'intégration par l'Afrique .....</b>	<b>543-561</b>
<b>Yao Lopez DJE : L'économie ivoirienne à l'épreuve des multinationales de 1960 à 2022 .....</b>	<b>562-575</b>
<b>Kanga Gerard Brice ESSE : Les effets politiques et économiques de l'organisation de la coupe d'Afrique des nations (CAN) en Côte d'Ivoire en 1984 .....</b>	<b>576-594</b>
<b>Moriba DEMBÉLÉ : Une intégration ouest-africaine : la Semaine Tripartite entre Kédougou, Mali et Kéniéba de 1980 à 2024 .....</b>	<b>595-619</b>
<b>Yolande THIBAULT-MPOLO, Béatrice Perpétue ONDONGO OKOUA, Eloge Symplice MAHOUNGOU MOUMBOUILLOU, Maurice NGOLOYAKALI : Quel encadrement pédagogique dans la circonscription scolaire de Boundji en république du Congo ? .....</b>	<b>619-640</b>
<b>Demba SIDIBÉ : Samory : décryptage d'une révolution militaire africaine (1879-1892) .....</b>	<b>640-669</b>

# L'inertie de l'état ivoirien face à la piraterie maritime (1981-2017)

**Dominique Kouamé KOUASSI**

Département d'histoire  
Université Alassane Ouattara, Bouaké  
[domikouassi3@gmail.com](mailto:domikouassi3@gmail.com)

**Moro Jean Martial AHORO**

Département d'histoire  
Université Alassane Ouattara, Bouaké  
[ahoromoro@gmail.com](mailto:ahoromoro@gmail.com)

**Atta Kouame Jacob BRINDOUMI**

Enseignant-chercheur  
Département d'histoire  
Université Alassane Ouattara, Bouaké  
[brindoumikouam@yahoo.fr](mailto:brindoumikouam@yahoo.fr)

---

## Résumé

La sûreté et la sécurité maritime ont donné lieu à des préoccupations croissantes sur le plan international. Ces préoccupations nous ont poussées à orienter notre réflexion sur le sujet intitulé, l'inertie de la Côte d'Ivoire face à la piraterie maritime de 1981 à 2017. A travers cette étude nous voudrions montrer les raisons qui sont à la base de l'incapacité de la Côte d'Ivoire à maîtriser l'insécurité maritime malgré les efforts sécuritaires établis par la Communauté Internationale, les États du Golfe de Guinée en général de la Côte d'Ivoire en particulier. Pour atteindre cet objectif, le recours aux différents ouvrages abordant les difficultés de la Côte d'Ivoire à faire face à la piraterie maritime ont été nécessaires. Notre analyse s'appuie également sur des sources orales et sur une bibliographie. Il convient de souligner que, des problèmes subsistent quant aux moyens de lutte mobilisés au niveau international, national et sous-régional. Ceux-ci réduisent l'efficacité des politiques sécuritaires établies. Il faut retenir qu'à la montée de la piraterie maritime dans le monde, la communauté internationale a établi des lois maritimes à partir de 1981, afin de lutter contre ce fléau.

**Mots clés :** Côte d'Ivoire, états côtiers, inertie, piraterie maritime

## Abstract

The maritime safety and security have given rise to growing international concerns. These concerns have led us to focus our reflection on the subject entitled, Côte d'Ivoire's inertia in the face of maritime piracy from 1981 to 2017. Through this study, we would like to show the reasons behind Côte d'Ivoire's inability to control maritime insecurity despite the security efforts established by the international community, the States of the Gulf of Guinea in general and Côte d'Ivoire in particular. To achieve this objective, it was necessary to use various works addressing the difficulties faced by Ivory Coast dealing with maritime piracy. Our analysis also relies on oral sources and a bibliography. It should be emphasized that problems remain with regard to the means of control mobilized at the international, national and subregional levels. These reduce the effectiveness of established security policies. With the rise of maritime piracy in the world and, the international community established maritime laws from 1981 onwards, in order fight against this scourge.

**Keywords :** Côte d'Ivoire, Coastal States, Inertia, Maritime Piracy

## Introduction

Bordée par l'océan atlantique, la Côte d'Ivoire bénéficie d'un domaine maritime allant de la mer territoriale à la zone économique exclusive avec une superficie de 203 000 Km<sup>2</sup> Y.T. Ani, (2016 : 21). L'ouverture de la Côte d'Ivoire sur cette façade maritime a favorisé la création de deux ports par lesquels passent plus de 90% D .K. Kouassi, (2024 : 35), des échanges avec l'extérieur. Disposer d'une ouverture maritime est donc d'une importance capitale pour l'État possédant et même un point stratégique vis-à-vis des autres États. L'économie maritime c'est-à-dire les activités en mer jouent un rôle de très grand intérêt. L'importance de ce domaine est prouvée à travers de nombreuses potentialités économiques qu'il regorge. On peut mentionner entre autre des ressources halieutiques provenant de la pêche, les ressources énergétiques et minières. Ce domaine est un espace géopolitique ouvert sur le monde et propice aux échanges commerciaux. L'utilité de ces ressources est que, celles-ci ont une valeur nutritionnelle, de même qu'elles participent au développement économique des États. Mais ce domaine aussi riche pour la Côte d'Ivoire est confronté à l'insécurité maritime en occurrence la piraterie maritime. Comme pouvait le dire Y.T. Ani, (2016 : 24), les pays africains qui ont une façade maritime, principalement ceux du Golfe de Guinée dont fait partie la Côte d'Ivoire ne sont pas épargnés par ces actes à caractère criminel. Cette zone est présentée aujourd'hui comme l'une des zones maritimes les plus dangereuses de la planète selon les statistiques du BMI.

Alors , à la montée de la piraterie dans les eaux des États côtiers , la communauté internationale et les États côtiers eux-mêmes se sont pressés de mener des actions nécessaires pour contenir cette insécurité maritime. Mais malgré ces mesures internationales, la piraterie a toujours continué de prendre de l'ampleur dans certaines eaux internationales. Face à l'ampleur de ce phénomène, en dépit de toutes ces initiatives, les actes de la piraterie augmentent. Il convient de nous interroger sur l'efficacité de la stratégie de lutte adoptée par les États. Des écrits attestent que, l'ensemble des mesures de lutte contre la piraterie révèle de nombreuses limites. Au niveau international que national on y trouve des failles. Le Centre d'études stratégiques de l'Afrique vient renchérir nos propos lorsqu'il révèle qu'il y avait 10 ans, il n'existait aucune architecture de sécurité maritime claire dans la plupart des pays africains. Tout d'abord, même si une myriade d'initiatives en faveur des mesures de lutte contre la piraterie est émise, elle se caractérise davantage par certaines limites. Certes, de nombreuses actions ont été menées dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime, mais l'essentiel, c'est-à-dire le fondement d'une lutte plus efficace reste encore à être établi.

Quelles sont alors les raisons de l'inertie de la Côte d'Ivoire face à la piraterie maritime ? Notre préoccupation majeure consiste à montrer les limites des efforts consentis par la Côte d'Ivoire face à la piraterie. Pour atteindre cet objectif, le recours aux différents ouvrages abordant les difficultés de la Côte d'Ivoire à faire face à la piraterie maritime ont été nécessaires. Notre analyse s'appuie également sur les sources orales et sur une bibliographie. La collecte de tous ces travaux a permis de bâtir cette étude autour de trois principaux axes à savoir les insuffisances des mesures au niveau international à partir de 1981, les échecs au niveau national de 1981 à-2013, enfin les difficultés au niveau sous-régional de 2013 à -2017.

## **1. Les insuffisances des mesures envisagées au niveau international à partir de 1981.**

Les actions de la communauté internationale, bien qu'elle se soit toujours préoccupée de la sécurité et la paix dans les pays du monde, se heurtent souvent aux difficultés. Notons que dans le domaine maritime, la lutte commune pose énormément de problèmes. Car la souveraineté des États et la non application des lois maritimes constituent des obstacles dans la lutte contre la piraterie maritime. Nous allons d'abord voir le premier obstacle qui est la difficulté dans l'application du droit maritime international.

### **1.1. Les difficultés dans l'application du droit maritime international**

Il faut noter que plusieurs instruments juridiques internationaux existent pour lutter contre la piraterie. Mais quelques hics se trouvent dans l'application. Ce sont ces difficultés dans l'application du droit maritime qui pourraient donner une ouverture à la montée de la piraterie maritime comme le soulignent certains auteurs. C'est d'ailleurs ce que nous tenterons d'expliquer à ce niveau de notre réflexion.

Ainsi, selon R. le Goff, (2016 :42) l'une des difficultés du droit maritime international est qu'il ne dispose pas des moyens permettant d'assurer l'ordre public en mer. N. Boudong, (2009 :6) rejoint son prédécesseur. L'auteure stipule que la difficulté pour organiser une lutte internationale réside dans le fait que le droit international n'évoque pas de manière précise les moyens à utiliser.

Elle continue son analyse soulignant que, en instaurant une limite de 12 nautiques pour la mer territoriale, la CMB sanctuarise un domaine maritime dans lequel les pirates peuvent s'abriter contre d'éventuels poursuivants. Pour sa part, F. Diangitukwa, (2010 : 40 ) mentionne que si théoriquement, il est permis à tout navire de guerre d'intervenir contre tout acte de

piraterie en haute mer, une telle intervention n'est plus possible dans les eaux territoriales d'un État tiers.

Les pirates le savent bien. Ils attaquent les navires marchands sur les eaux internationales et s'empressent à regagner les eaux territoriales dès qu'ils voient arriver de loin un navire de guerre, afin de ne pas être poursuivis. Et lorsque l'État riverain en question ne dispose pas de moyens pour intervenir et pour poursuivre les pirates, ceux-ci se sentent réconfortés dans leurs actes. L'on ne doit pas s'attendre à une fin d'une telle activité, tant qu'ils ne seront pas inquiétés ou arrêtés et punis.

Là encore, nous pouvons évoquer les insuffisances du droit maritime. Pour nous, il est nécessaire pour l'efficacité du droit maritime d'élargir sa législation à tous domaines maritimes.

Le faisant ainsi, nous pensons qu'il parviendra à lutter contre la piraterie. Mais tant que, ces bandits seront toujours protégés par les autres législations, ils continueront de mener leurs actes.

Y .T. Ani, (2016 : 26) étale les insuffisances de la Convention de Montego Bay (CMB) relativement à la gestion de la piraterie. Pour l'auteur; cette convention aborde de façon restrictive la violence en mer à travers l'article 101 dont le crime de piraterie maritime fait l'objet d'une définition précise, mais limitant cette qualification aux seuls faits commis en haute mer. La CMB exclue les actes commis dans les eaux territoriales. Ceux-ci qualifiés de à mains armées. Cette manière de réduire les actes de la piraterie à la haute mer, constitue une difficulté dans la législation maritime internationale. Car il sera difficile à la CMB de se prononcer sur les actes qui se produisent dans les eaux des États côtiers. Il serait nécessaire que la CMB autorise tout État à saisir tous navires pirates en cas d'infraction. Car le pirate est considéré comme " l'ennemi du genre humain".

Le fait de lutter contre la piraterie uniquement en haute mer constitue un problème. Car les mêmes actes en haute mer se produisent dans les eaux des Etats côtiers. L'appellation de la piraterie relativement au découpage du domaine maritime montre bien les insuffisances des conventions internationales, notamment la convention sur les droits de la mer dite de Montego Bay à travers les articles 101 et 105.

Coutansais cité par Y. T. Ani, (2016 : 15) souligne également que, l'interdiction d'intervention des marines étrangères dans les espaces maritimes sous souveraineté apparaît logique d'un point de vue théorique. Mais dans la pratique cette « territorialisation » des océans

devient problématique dans le cas des États faillis. Les pirates peuvent intervenir en haute mer puis se réfugier dans les eaux territoriales d'une nation démunie de tous les moyens de coercition Code de Conduite, (2012 :8). Cette idée que nous abordons trouve sa juste valeur dans le paragraphe 3 de la convention sur le droit de la mer qui prévoit que le navire poursuivant un autre navire suspecté de piraterie en venant de sa mer territoriale, et qui se dirige vers une autre mer territoriale ne pourra continuer la poursuite.

Nous comprenons que le droit international attribue le droit d'arrestation aux autorités de l'État côtier souverain dans ses eaux. Il s'agit là d'une précision sur la notion de poursuite pour éviter l'ingérence d'un État dans les affaires d'un autre État. Ce principe implique que le navire poursuivant ne peut pas intervenir sans raison sur le territoire d'un autre État. La difficulté ici est que, la convention encourage les États à coopérer, à collaborer ensemble pour réprimer les actes illicites de piraterie. Si un État ne peut arrêter un navire pirate ayant commis une infraction dans les eaux d'un autre État où se trouve-t-elle l'idée de coopération ?

Nous constatons que la convention interdit les États d'intervenir dans les eaux d'un autre État, pour des questions de souveraineté. Alors on se demande que feront-ils, les États qui ne possèdent pas assez de moyens pour lutter contre la piraterie ? Ne seront-ils pas toujours une proie facile de ces bandits de mer ?

Il faut noter qu'une des difficultés se trouve dans la définition même de la piraterie, une chose qui rend difficile l'incrimination des pirates. Cela dit, le droit maritime international qualifie les actes commis dans les eaux territoriales de « vol à main armée en mer et non de la piraterie ». Le souci est de se demander, comment les autorités compétentes pourront-elles appliquer la loi, si elles ne consentent pas toutes à la même définition de la piraterie ? R le Goff, (2016 :114) affirme que, la qualification de la piraterie dans les eaux territoriales d'actes de « vol à main armée » ne permet de bénéficier de la compétence universelle attribuée à la piraterie.

Pour sa part, R. Mahé (2010 : 124) affirme que les textes internationaux existent, mais l'un des principaux problèmes auxquels les États doivent faire face, réside dans l'inadaptation, dans la plupart des cas, des normes du droit interne à la lutte contre la piraterie maritime.

L'auteur soutient par la suite que la question de la définition juridique de la piraterie demeure un sujet important. Plusieurs textes qu'il s'agisse de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer de 1982, ou la convention de Rome de 1988 essaient de définir la piraterie. Selon l'auteur, parmi ces institutions on peut aisément constater qu'il existe des idées

importantes, mais aussi des imprécisions. Ces lacunes créent non seulement des désaccords entre théoriciens, mais elles génèrent aussi des problèmes concrets, susceptibles d'être mis à profit des pirates. Cette idée de l'auteur laisse à comprendre que dans son application, le droit maritime international rencontre quelques difficultés. Ces difficultés pourraient être une bonne occasion pour les pirates d'œuvrer sur les mers internationales sans obstacle.

En somme retenons de ce qui précède que plusieurs définitions de la piraterie, l'imprécision des actes de piraterie entre la haute mer et les eaux sous juridiction des Etats ne permettent pas au droit maritime international d'être plus compétitif quant à la peine qui est réservée aux pirates. Nous verrons par suite l'absence d'une législation maritime universelle comme une difficulté dans l'application du droit maritime.

## **1.2. Absence d'une législation maritime universelle**

Une application défaillante de la loi dans le Golfe de Guinée et des autres pays maritimes a permis la contrebande de pétrole, d'armes et drogues, le trafic humains et la pêche illégale et créer un environnement propice à la criminalité. En effet, la plupart des législations des pays du Golfe de Guinée reste vague sur la prévention et la répression d'actes illicites commis en mer. Il faut retenir que, pour lutter efficacement contre la piraterie, les Etats côtiers ont le devoir d'être unanime sur les lois maritimes. Mais comme l'affirme L. Enguene, (2018 :28) les lois maritimes des Etats diffèrent d'un Etat à un autre. Ce qui cause le problème, est que certaines lois accordent l'innocence aux pirates plutôt que de les incriminer.

À ce sujet, R le Goff (2016 : 121) écrit :

« Mais il faut faire une distinction entre la piraterie suivant le droit des gens, et celle qui relève du droit particulier d'un État. Il est certains actes qui sont qualifiés d'actes de piraterie par les lois intérieures d'une nation, auxquels les lois étrangères peuvent ne pas attacher la même signification, ou contre lesquels, elles peuvent prononcer des peines différentes. Ce n'est pas en vertu de la loi internationale que les auteurs de ces actes sont jugés et punis, mais seulement en vertu des lois spéciales qui les assimilent aux pirates, lois qui ne peuvent être appliquées que par l'État qui les a rendues, et seulement à l'égard des propres sujets de cet État ou dans les lieux dépendant de sa juridiction ».

L'auteur montre ici la difficulté, celle de la différenciation des lois entre les Etats. Soulignons que, la souveraineté des États sur leur espace maritime rend difficile l'exercice d'une législation maritime universelle. Chaque État préserve sa souveraineté. Il faut mentionner qu'une universalité des lois maritimes peut être considérée comme une atteinte à sa suprématie. Alors que, la différence de législation maritime n'accorderait pas une lutte efficace contre la piraterie maritime comme le témoignent les auteurs.

La lutte contre la piraterie devrait se trouver renforcée si l'État côtier dispose d'une législation adéquate, s'il détient des moyens lui permettant d'intervenir en mer. Aussi s'il est animé d'une volonté de législation universelle. Mais la question de souveraineté devient une frontière quasi impénétrable pour un navire ne battant pas le pavillon de l'État côtier qui lutte contre la piraterie. Celui-ci peut toujours pénétrer dans les eaux sous souveraineté en application du principe du passage inoffensif. Cependant, ce principe lui interdit toute action contre les navires pirates.

Ainsi, les pirates peuvent trouver refuge dans les eaux territoriales d'un État, pour échapper aux navires des États tiers ou de façon pérenne lorsque l'État côtier est trop faible pour s'opposer à leur présence. Notons que la législation commune, serait l'engagement des États à renforcer l'efficacité de la lutte contre la piraterie. Mais cette mesure se heurte à la volonté des États de préserver leur souveraineté. Le droit de poursuite par exemple, prévu par l'article 111 de la CMB, autorise un navire ayant entamé la poursuite d'un navire en infraction, dans les eaux territoriales ou dans la zone économique exclusive d'un État côtier, à l'arrêter en dehors de ces zones. Le droit de poursuite devrait permettre à un navire ayant détecté une infraction en haute mer ou dans une ZEE, de poursuivre le navire en infraction jusque dans la mer territoriale de l'État avec lequel un accord en ce sens a été conclu, et d'y conduire l'arrestation du navire en infraction. Mais les législations maritimes diffèrent d'un pays à un autre. Cette différence de législations empêche un État à agir contre les actes de piraterie dans les eaux d'un autre si d'avance les accords ne sont pas conclus. C.S. Atonfack, (2012 : 6) aborde de même la question.

L'auteur affirme que le droit maritime ne procure pas une vraie compétence universelle sur les infractions. Pourtant, les États parties devraient avoir un lien direct afin de pouvoir établir leur compétence. Pour sa part, M. M. Apo, (2013 : 12) affirme que, la compétence juridictionnelle retenue par la Côte d'Ivoire est basée sur le principe de territorialité et de nationalité. Ce qui veut dire que les institutions juridiques ne peuvent juger les auteurs d'actes commis dans les eaux internationales. Y. T. Ani, (2016 : 33) quant à lui affirme que les actes malveillants se perpétuent dans les eaux du fait d'une législation internationale inefficace dans la répression des menaces maritimes. Nous pouvons alors conclure de par ces informations que la différence entre les législations maritimes constitue un échec dans la lutte contre la piraterie d'un pays à un autre. Pour nous, les États doivent tous ensemble regarder dans une même direction, c'est-à-dire statuer en commun accord sur les législations maritimes et au sort qui

est réservé aux pirates. Le faisant ainsi, ils parviendront tous ensemble à un même but, celui de lutter efficacement contre la piraterie. Comment se présente-t-ils les échecs au niveau national ?

## **2. Les échecs au niveau national 1981-2013**

Face à la piraterie maritime qui prend de plus en plus de l'ampleur dans les eaux Golfe du Guinée des actions ont été menées de part et d'autre pour freiner l'avancée de cette activité de banditisme dans ces eaux. Cependant, il faut souligner que malgré les efforts conjugués la piraterie maritime a continué de battre son plein. Alors une question nous passe à l'esprit. Celle de savoir les difficultés au niveau national. Les lignes qui suivront nous permettront de donner plus de détails à la question, en mettant l'accent sur les coûts exorbitants des matériels de sécurisation le cadre juridique ivoirien faible pour une gestion efficace de la sécurité maritime, le manque de réponses collectives dû à la mauvaise délimitation des frontières maritimes entre les États. Analysons d'abord le coût exorbitant des matériels de sécurisation.

### **2.1 Des coûts exorbitants des matériels de sécurisation**

Le coût exorbitant des matériels de sécurisation des espaces maritimes est un sérieux problème pour contenir la piraterie maritime. A ce stade de l'étude, il est aussi bienséant d'établir une clarification pour permettre la compréhension de la question.

À cet effet, nous nous tournons une fois de plus vers l'auteure C. Y. Bikpo, (2010 : 84) pour élucider nos propos. L'auteure s'en donne à cœur joie d'affirmer qu'il existe bel et bien les moyens pour combattre la piraterie maritime. Mais elle signifie que ces moyens qui existent sont souvent coûteux par conséquent leur mise en œuvre peut s'avérer difficile. Difficile pour un pays en crise comme la Côte d'Ivoire, en raison des vastes espaces marins à couvrir et le coût des technologies requises.

Pour sa part, Enguene Lionel soutient que la cherté des matériels de sécurisation rend l'accès des flottes navales difficiles. Par conséquent les flottes des États du Golfe de Guinée sont pour la plupart soit vieilles soit non fonctionnelles. Ce qui réduit considérablement leurs capacités opérationnelles. On s'imagine ce que feront ces États pour aller au bout de ces actes malveillants si l'on constate la vétusté de ces flottes. Selon la COMHAFAT, les structures actuelles notamment les Sous-directions DAP, sont confrontées à un manque de moyens (communication, équipements, moyens navigants) pour bien exercer leurs missions. (M.M Yapo, (2013 : 45) ne dira pas le contraire au problème du manque d'équipements. Ceci dit, elle mentionne que, sur le plan opérationnel, la capacité opérationnelle des États reste limitée. Elle

continue, soulignant que : « Les États sont confrontés à un manque criard d'équipements pour assurer les opérations de patrouille en mer ».

Pour R. Carter, (2014 :12) les activités illicites de pêche au large des côtes ivoiriennes, difficilement contrôlables sont dues au manque de moyens. Ainsi se développe une insécurité maritime internationale, à travers une piraterie maritime qui s'acoquine à la fois avec les risques, les menaces terroristes et ceux de la Criminalité transnationale organisée.

A la question, C.Atonfack, (2012 : 11), lui oriente ses propos vers un manque de financement pour acquérir les matériels de sécurisation. L'auteur soutient ses idées quand il dit que le financement des mesures de sûreté est le casse-tête commun pour la plupart des États confrontés aux problèmes de piraterie maritime. En effet, il faut souligner que, la sûreté relève des pouvoirs régaliens de l'État qui doit se donner les moyens de la garantir dans toutes les zones géographiques relevant de sa juridiction et de sa compétence. Dans le cas des États du Golfe de Guinée, comme le dit l'auteur, il faut souligner, qu'il serait judicieux d'envisager au-delà des contributions étatiques, des modes de financement alternatifs mettant à la disposition des États côtiers des moyens adéquats de lutte contre la piraterie maritime. De quoi est-il question du cadre juridique ivoirien ?

## **2.2. Le cadre juridique ivoirien faible pour une gestion efficace de la sécurité maritime**

La nécessité de lutter contre la piraterie naît de l'idée que la multiplication d'attaques pirates porte atteinte à la sécurité maritime en perturbant des routes maritimes essentielles aux approvisionnements énergétiques et commerciaux de certains États. Alors notons que le renforcement des moyens judiciaires des États côtiers est l'une des garanties efficaces contre le développement de la piraterie.

Cependant, comme le fait savoir A. Osinowo, (2015 :20) les frustrations causées par le peu d'efficacité des poursuites judiciaires contre les pirates et les auteurs d'actes criminels maritimes sont généralisées dans un grand nombre de pays d'Afrique du centre et de l'ouest. Il ajoute que cela tient à l'absence de lois nationales visant à réprimer la piraterie et d'autres cas, à la faiblesse des peines et des processus judiciaires.

Nombreux sont les pays où la marine nationale, le service des gardes-côtes et les services chargés de la sécurité maritime ne sont pas habilités à engager des poursuites judiciaires. Ils doivent s'en remettre à la police et à d'autres organismes pour la poursuite judiciaire qui est un élément crucial du cycle de la répression. Il faut aussi noter qu'il est

fréquent comme le dit A. Adeniyi, (2009 :9) que les procès des personnes soupçonnées de piraterie aient lieu plusieurs mois après les arrestations en raison du manque de disponibilité des fonctionnements judiciaires. Des dispositions permettant les extraditions rapides et la synchronisation des peines pour les crimes commis en mer dans les systèmes judiciaires empêcheraient les pirates d'être traités moins sévèrement dans certains États côtiers que dans d'autres. Pour cela, l'auteur recommande aux acteurs du système de recevoir une formation en liaison avec les organismes de lutte contre la criminalité maritime afin d'accélérer le processus de conservation des preuves, de manière à faciliter la tenue de procès efficaces et équitables.

Pendant ce temps, les difficultés sur le plan de la conservation des preuves et les limites de durée de la période de détention jouent souvent en faveur des suspects qui sont relâchés peu après leur arrestation. À ce sujet, selon M.M. Yapo, (2013 :23) la Côte d'Ivoire ne dispose pas d'instruments juridiques adéquats qui répondent aux exigences du droit international et qui pourraient contribuer à réprimer efficacement les actes illicites perpétrés dans ses eaux. Quand bien que ces instruments existent, leur application dans le droit interne est difficile. C'est parfois tout simplement la conséquence de l'incompétence et de la corruption aux hauts échelons du gouvernement qui permet à des réseaux criminels de se former sans aucune difficulté. En cas de détention et d'arrestation, ces criminels sont souvent libérés avec des sanctions insignifiantes. L'adoption des lois et textes réglementaires qui régissent l'exploitation des ressources dans les eaux intérieures sont difficilement élaborés. Ce qui crée un vide juridique en matière de la lutte contre les infractions maritimes.

À ce sujet, au cours de la cérémonie de remises d'équipements aux inspecteurs du port d'Abidjan, Adjoumani Kouassi<sup>1</sup> a déclaré ce qui suit : « La loi de 1986 comporte des faiblesses et nous sommes venus la corriger. Cela va nous permettre de gérer, de façon durable, les ressources halieutiques de la Côte d'Ivoire, conformément aux traités internationaux ». Les dires du ministre viennent confirmer la question de la faiblesse au niveau juridique que nous abordons.

Selon M.M. Yapo, (2013 : 122) la plupart des décrets prévus, n'ont malheureusement pu à ce jour, être édictés. Ce qui constitue un vide juridique réel qui ne permet pas de mettre en place des obligations fortes et un contrôle efficace des navires opérant dans ses eaux et au-delà de sa ZEE et par conséquent de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN dans les eaux sous juridiction ivoiriennes. Restant dans cette même logique, l'analyse qui suivra illustre avec

---

<sup>1</sup> L'ex Ministre des ressources animales et halieutique.

justesse nos propos. En effet, dans le but de contenir les actes malveillants, l'UE a approuvé « l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ». La Côte d'Ivoire jusque-là, n'a pas encore adhéré M.M. Yapo, (2013 : 120) .Cette question est également abordée par C.Ukeje et E. Mvomo, (2013 :21). En effet, selon eux la piraterie se perpétue à cause de l'incapacité ou du refus des États individuels de transposer dans les législations nationales les nombreux traités relatifs à la sécurité maritime internationale auxquels ils ont librement adhéré.

Même dans les cas où ces lois sont mises en place, les faiblesses fondamentales dans le système de justice pénale, notamment la corruption et le manque d'indépendance du système judiciaire minent souvent les efforts des acteurs visant à assurer l'application des lois ou à imposer des sanctions en cas d'infraction. Alors, les auteurs mentionnent qu'il est indispensable de renforcer les lois nationales existantes, d'en créer de nouvelles et d'élaborer des codes régionaux sur la sécurité maritime et les questions de développement. Il faut noter que là où elles existent, de telles lois ne semblent pas être dotées d'une capacité de dissuasion ou de sanction suffisante. Nous pouvons noter que, la non application des dispositions juridiques au niveau national est la cause principale de l'absence d'un cadre régional intégré pour relever les défis de sécurité maritime.

Il semble que la première mesure à mettre en place par les pays du Golfe de Guinée est de moderniser les instruments juridiques ou de créer de nouveaux régimes juridiques intégrés conformément aux bonnes pratiques internationales. De notre point de vue, nous pensons que, cette mesure doit être, une mesure prioritaire pour la Côte d'Ivoire. Car lorsque nous nous imprégnons des dires des auteurs, nous constatons que, l'inefficacité juridique est aussi à la base des actes malveillants perpétrés dans les eaux territoriales de la Côte d'Ivoire. Donc le contraire, c'est-à-dire la performance juridique pourra faire reculer la piraterie et la pêche INN des eaux ivoiriennes FAO, (2002 : 1). Par ailleurs, les réglementations nationales et les sanctions contre la piraterie qui sont mal codifiées, doivent être harmonisées de manière à renforcer la capacité régionale à lutter contre la piraterie. Cela exige que la Côte d'Ivoire consolide sa stratégie individuelle et commune en matière de sécurité maritime en se basant sur un document de référence similaire à un « livre blanc sur la sécurité maritime ».

Toutes ces difficultés que nous venons de présenter, mettent en mal la répression contre la piraterie en Côte d'Ivoire. Affirmons dès cet instant que si ces instruments juridiques ne sont pas ratifiés par la Côte d'Ivoire, il serait alors difficile à celle-ci d'agir dans les normes

internationales face à la piraterie. Le manque de réponses collectives n'est-il pas un problème au niveau national ?

### **2.3 Le manque de réponses collectives dû à la mauvaise délimitation des frontières maritimes entre les États**

Le défi le plus urgent pour les États riverains est de réduire le risque d'attaques pirates afin de permettre le bon déroulement du commerce maritime. Pour dissuader les attaques, les acteurs étatiques et les acteurs du privé, doivent travailler de manière complémentaire et en bonne intelligence. Une des difficultés des pays du Golfe de Guinée à pouvoir contenir la piraterie est quelque fois le manque de réponses collectives qui émane de quelques problèmes frontaliers. International Crisis Group traduit en ces termes :

« La régionalisation de la piraterie et du brigandage maritime dans le Golfe de Guinée met en lumière la nécessité d'une réponse collective. La vulnérabilité des pays qui en sont victimes résulte de la faiblesse des institutions nationales, du manque de coopération ainsi que de l'absence, jusqu'à une période récente, d'implication des institutions régionales chargées des questions de paix et de sécurité ».

Après analyse de la pensée de l'auteur, il ressort que des idées divergentes ne favorisent pas à stopper la piraterie. En effet, l'émergence d'une réponse collective est freinée par des rivalités de leadership entre les présidents, une méfiance généralisée envers l'hégémonie régionale. Illustrons nos propos avec quelques différends entre les pays de la sous-région. Nous pouvons parler ici de quelques difficultés entre l'Angola et de la République Démocratique du Congo, du Gabon et la Guinée Equatoriale autour de l'île et des limites de la baie de Corisco. Egalement selon C. Ukeje et E. Mvomo, (2013 : 26) des litiges maritimes dans le Golfe de Guinée existent par exemple entre le Nigéria et le Cameroun au sujet de la Péninsule de Bakassi, entre la Guinée Equatoriale et le Cameroun à propos d'une île située à l'embouchure du fleuve Ntem et celui entre le Ghana et la Côte d'Ivoire qui revendiquent chacun les zones pétrolifères de leurs eaux, qui même lorsqu'ils sont du passé, continuent d'alimenter la méfiance. Avec les progrès technologiques qui facilitent la découverte d'hydrocarbures et de gaz le long de la côte du Golfe de Guinée et dans les eaux profondes de la région, les risques de litiges autour des frontières maritimes se sont accrus.

Alors, il serait loin de répondre aux actes des pirates, s'il n'existe pas au préalable une entente entre les différents pays. Notons également que si de telles disputes perdurent, il est fort probable qu'elles déclencheraient de nouveaux conflits et qu'elles contribuent à l'aggravation

des conflits existants. N.J. N'Doutoume, (2012 : 15) fait savoir que les tensions géopolitiques, avérées ou latentes, bien que certaines soient exagérées et manipulées pèsent sur les espaces maritimes mondiaux et les activités maritimes comme le transport, l'exploitation des ressources halieutiques et des hydrocarbures offshore. Quant à nous nous partageons l'avis des différents auteurs dans la mesure où, nous pensons qu'il serait difficile qu'aucune idée de lutte commune ne viendrait de deux pays en désaccord.

Rappelons que, la Côte d'Ivoire partage une frontière maritime avec le Ghana .Une cohabitation qui a quelque peu souffert dans un passé récent d'un conflit lié à la délimitation précise des frontières maritimes de ces deux pays. A la vérité l'enjeu était bien ailleurs, car à ces eaux communes l'on y a découvert un important gisement de pétrole. International Crisis Group, (2012 : 11) pour sa part stipule que, les querelles frontalières entre les pays du Golfe de Guinée, qui se sont multipliées depuis la découverte de pétrole, ont créé des espaces où l'autorité de l'État est contestée et qui hébergent des trafics divers. Elles compliquent également la coopération entre les forces de l'ordre et empêchent le droit de poursuite. En outre, C.S. Atonfack, (2012 : 36) de son point de vue soutient que, comme d'autres activités internationales illicites, la piraterie se développe dans les régions où persiste une appréhension rigide des notions de souveraineté et d'indépendance nationale. C.Ukeje et E. Mvomo, (2013 :16) soutiennent également qu'en raison de leur héritage colonial, les frontières terrestres et maritimes des pays africains ne sont pas bien délimitées, permettant ainsi une circulation illicite et non documentée des personnes et des biens. Les frontières maritimes sont encore plus problématiques à cause de la nature même des eaux et du recoupement des juridictions ou des territoires contestés qui en découle. La permanence de rivalités bilatérales et les luttes pour l'influence régionale sont autant de freins à des mesures efficaces qui impliqueraient une coopération régionale renforcée, des mesures législatives transétatiques et un engagement de longue haleine des dirigeants politiques.

Nous pouvons dire que, ce problème est réglé d'autant plus que la superficie économique de la Côte d'Ivoire en mer est bien connue. Celle-ci est de plus de 200.000 km<sup>2</sup>, ce qui représente les 2/3 de la superficie du pays. L'idée de la lutte commune qui est nécessaire dans cette rubrique ici, ne sera effective que si les pays laissent les différends pour lutter contre l'ennemi commun. Par ailleurs, selon M .M Yapo, (2013 : 10) au niveau régional, la lutte est entravée par le nombre pléthorique d'organisations sous régionales qui, à l'analyse refusent de coordonner leurs efforts et de mutualiser leurs moyens pour assurer une lutte efficace dans toute la région.

Elle fait remarquer que ces organisations préfèrent évoluer en rang dispersé alors que la menace concerne toute la région du Golfe de Guinée. L'auteure dans cette même veine, continue en mentionnant que, les États du Golfe Guinée ont défini un cadre de coopération dans leur région respective sans pour autant que la sécurisation annoncée se matérialise sur le terrain, excepté la CEEAC comme avons-nous mentionné plus haut qu'elle est un modèle pour la CEDEAO, qui œuvre à la sécurisation de sa zone. Il noter qu'au niveau sous-régional les États sont aussi confrontés à des problèmes.

### **3. Les difficultés au niveau sous-régional 2013-2017.**

La criminalité maritime a existé depuis belle lurette. Et cette criminalité continue toujours malgré les mesures prises. Il est donc nécessaire de savoir les motifs de la persistance de la piraterie maritime. Il sera questions dans cette rubrique de mettre l'accent sur certaines difficultés sous-régionales qui militent en faveur de la piraterie. Dans les lignes qui suivront notre analyse portera sur la coopération comme un souci majeur des États ouest-africains, la faiblesse des politiques maritimes et l'idée des autorités quelque fois sous silence. Nous allons d'abord aborder la coopération comme un souci des États ouest-africains.

#### **3. 1. La coopération, un souci majeur des États ouest-africains**

Au regard de la criminalité transnationale organisée et d'autres activités illicites dans les eaux sous juridiction des États du Golfe de Guinée et dans les eaux internationales, et compte tenu du fait qu'aucun État ne peut de façon isolée ou individuelle mener une véritable lutte contre ces actes illicites, il apparaît nécessaire que les États coopèrent étroitement pour assurer une meilleure sécurisation des eaux de la région.

En 2013, selon le bureau maritime international<sup>2</sup>, 966 marins étaient victimes d'attaques dans le Golfe de Guinée contre 841 dans le bassin somalien. Ce phénomène est inquiétant pour la sureté maritime dans ces pays du Golfe de Guinée.

Pour Daniel Kablan Duncan<sup>3</sup>, l'une des clés pour améliorer les activités maritimes est la « coopération ». Elle devra accroître les échanges commerciaux. A .Osinowo, (2015 : 13)<sup>4</sup> affirme que même si les solutions mises en œuvre par un État agissant seul peuvent entraîner

---

<sup>2</sup> Il est chargé d'analyser les risques d'attaques pirates dans le monde.

<sup>3</sup> L'ex- Premier Ministre de la République de Côte d' Ivoire.

<sup>4</sup> Il est un officier de la Marine du Nigeria, il a participé en tant qu'expert dans le développement de la stratégie maritime africaine intégrée 2050.

des améliorations à court terme, elles ne suffisent pas pour contrer les stratégies fluides adoptées par les réseaux de pirates.

Selon les termes de l'article 14 de la Convention sur la Haute mer repris par l'article 100 de la Convention sur le droit de la mer, « Tous les États doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie ». Ce texte indique clairement que par la coopération, toute la Communauté internationale se doit de lutter contre ce fléau des mers. International Crisis Group écrit en disant :

« En raison de la nature de la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée, qui se limite surtout aux eaux territoriales des États concernés, l'implication de ceux-ci reste primordiale. Les acteurs extérieurs ne pouvant intervenir que dans les eaux internationales. Dans un tel contexte, la coopération régionale avec un appui international est la meilleure réponse possible ». (article 14 de la convention sur la haute mer).

Mais selon l'auteur, cette coopération demeure encore insuffisante et elle manque d'une direction claire et cohérente. Pour nous, ce manque de coopération constitue une entrave à la lutte contre la piraterie maritime. Nous comprenons que tous prônent la coopération comme une solution au mal que connaissent les eaux ouest africaines. Mais pour des raisons que nous avons évoquées plus haut, cette coopération paraît être une utopie. La coopération régionale est donc devenue un outil important pour relever non seulement les défis régionaux mais aussi des défis mondiaux comme la stabilité financière, la sécurité, la paix et la santé.

C. S. Atonfack, (2012 : 24) mentionne que la coopération régionale est la seule voie possible pour lutter contre l'ensemble des fléaux maritimes. Mais la divergence d'idée des autorités étatiques fait que cette coopération est encore à l'étape embryonnaire. En effet, la répression de la piraterie maritime en général, relève de la responsabilité collective de tous les États. Pour ce faire, une action coordonnée dans le cadre de la coopération internationale est indispensable.

International Crisis Group, (2012 : 11)<sup>5</sup> ajoute que, la piraterie doit être perçue non pas comme un simple problème sécuritaire, mais comme une forme de crime organisé

---

<sup>5</sup> L'International Crisis Group est une organisation non gouvernementale indépendante à but non lucratif qui emploie près de 130 personnes présentes sur les cinq continents. Elles élaborent des analyses de terrain et font du plaidoyer auprès des dirigeants dans un but de prévention et de résolution des conflits meurtriers. La recherche de terrain est au cœur de l'approche de Crisis Group. Elle est menée par des équipes d'analystes situés dans des pays à risque ou à proximité de ceux-ci. À partir des informations recueillies et des évaluations de la situation sur place, Crisis Group rédige des rapports analytiques rigoureux qui s'accompagnent de recommandations pratiques destinées aux décideurs politiques internationaux.

transnational. Les États du Golfe de Guinée doivent travailler avec le secteur privé afin de réduire les risques pour le transport, mener de véritables enquêtes et poursuivre en justice les gangs de pirates. En outre, M.M .Yapo, (2013 :60 ) soutient par la suite que, l'une des entraves majeures à la lutte contre l'insécurité maritime en Côte d'Ivoire et notamment, dans la région du Golfe de Guinée, est le manque de coordination des actions et de mutualisation des ressources.

De même, elle affirme que, dans le but de faire face aux menaces de sûreté grandissantes dans le Golfe de Guinée, les organisations sous régionales se sont engagées chacune dans leur région respective, à initier des actions communes de sécurisation maritime. Mais qui malheureusement n'ont pu à ce jour permettre de réduire l'ampleur du phénomène. L'auteure va plus loin à donner les raisons de cet échec, en soulignant que cet échec résulte en réalité du manque de coopération de ces institutions et de coordination de leurs actions. Dans le but de remédier à une telle lacune qui compromet indubitablement l'amélioration de la situation sécuritaire des espaces maritimes de la région, il paraît judicieux d'adopter une stratégie nouvelle. Celle qui consiste à une coordination de l'action de l'État en mer par la mise en place en ce qui concerne la Côte d'Ivoire d'un comité interministériel de lutte contre la criminalité maritime. Le domaine maritime, vital pour le développement économique, sa protection concerne tous les États membres, qu'ils soient côtiers ou non. Pour ce faire, dans les pays respectifs, les chefs d'États doivent prendre les devants et lancer une réponse stratégique, multisectorielle et globale, en s'attaquant à la fois aux manifestations et aux racines de la criminalité maritime.

Les efforts de coopération maritime en Afrique de l'ouest restent toutefois peu efficaces et très peu visibles a souligné L. Enguene, (2018 :8). Et cela à cause d'un certain nombre de facteurs qui empêchent une intégration régionale, économique et politique plus approfondie. Les conflits frontaliers entre les États voisins, notamment entre le Ghana et la Côte d'Ivoire rend la coopération en matière de gouvernance maritime plus ardue. Les zones économiques exclusives (ZEE) sont une source régulière de conflits entre pays revendiquant souvent des zones litigieuses riches en ressources. Dans cette veine d'idée international Crisis Group, (2012 :32) relève quelques problèmes qui rendent la coopération maritime difficile.

Il affirme que les dirigeants ouest-africains désirent préserver leurs prérogatives de souveraineté. Les États plus faibles craignent qu'une éventuelle concession de souveraineté en faveur de l'intégration régionale ne profite à des voisins plus puissants, en particulier le Nigéria. Les nombreux conflits qu'a connus l'Afrique de l'Ouest, et notamment ceux ayant propagé

l'insécurité au-delà des frontières, illustrent la nécessité d'une intégration régionale au niveau sécuritaire, mais incitent également les États à se tenir éloignés des problèmes de leurs voisins de peur d'être contaminés. Après avoir analysé ce qui précède, nous comprenons que la coopération devrait être une des priorités entre les pays du Golfe de Guinée en ce qui concerne la lutte contre la piraterie. De ce qui précède analysons pour la suite des idées des autorités africaines qui sont souvent sous silence.

### **3.2. Des idées des autorités africaines sous silence**

Aujourd'hui, la répétition des actes de la piraterie dans les eaux africaines pourrait s'expliquer par l'échec des mesures prises par les autorités de la sous-région. Nous pouvons affirmer que, ce ne sont pas des idées qui manquent aux autorités. Mais l'un des soucis majeurs est que ces idées sont mises sous silence. International Crisis Group, (2012 : 21), aborde la question affirmant que la violence dans le Golfe de Guinée a atteint un tel niveau parce que les pays affectés ont négligé ou ignoré leur espace maritime. Dans sa thèse unique de doctorat, intitulée la lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, (M, Yapo, 2013 :15 ) vient rendre plus explicite nos argumentaires. Elle soutient en disant qu'au niveau régional, certes, la volonté politique est très souvent manifestée à l'occasion des grandes rencontres, mais au terme de ces réunions et sommets, les grandes résolutions et autres recommandations relatives à la coopération régionale et à la coordination des actions sont malheureusement rangées dans les tiroirs et les États sont livrés en pâture aux pirates et aux autres criminels de la mer.

Ces idées de l'auteure que nous venons d'émettre çà et là sont importantes pour nous, car elles viennent solidifier nos idées. Des réunions de part et d'autre, des sommets extraordinaires en vue de contenir les actes malveillants dans l'espace maritime africain sont élaborés. Cependant, la grande problématique se trouve quant à l'application effective de ces mesures. L'exemple du sommet extraordinaire de Yaoundé en 2013 justifie bien notre argumentation.

En 2013, (M.M. Yapo, 2013 :22 ) à l'appel du secrétaire général des Nations unies Ban Ki-moon, le sommet de Yaoundé avait abouti à un mémorandum d'entente et à la signature d'un code de conduite entre la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du Golfe de Guinée (CGG). Cet appel avait pour but une lutte mutualisée contre la piraterie. Mais, depuis lors les résultats sont maigres, le code de conduite n'a été suivi d'aucun

effet. « Alors qu'il devait aboutir à des mesures contraignantes, aucune réunion n'a eu lieu depuis 2013 sur ces questions », relève Barthélémy Blédé<sup>6</sup>. En nous imprégnant des dires de Barthélemy Blédé, nous sommes en droit de dire que les autorités africaines sont responsables de l'insécurité maritime grandissante que connaissent leurs eaux territoriales.

On pouvait se demander, pourquoi émettre des idées et les ranger plus tard dans les tiroirs ? Loin d'avoir à l'esprit de contenir ce fléau des côtes africaines si les mesures ne sont pas appliquées. Il est probable que l'ordre du jour de ces sommets privilégie des solutions aux problèmes. C'est-à-dire, comment réprimer la piraterie et d'autres activités criminelles qui menacent le commerce international et la sécurité des ressources. Quant à Hervé de Bonaventure, il reconnaît que le « processus de Yaoundé », est lent à se mettre en place, du fait d'un manque de capacités hauturières ou de surveillance depuis les côtes. L'auteur soutient ses propos en ces mots, les initiatives prises : « N'apportent pas encore les résultats escomptés aux yeux de la communauté maritime » si bien que « les appels africains à l'aide extérieure se heurtent à un manque de visibilité des résultats ».

Ici nous voudrions simplement montrer que, le Sommet de Yaoundé a connu un retard dans sa mise place. Ce qui constitue pour nous une difficulté dans la lutte efficace de la piraterie. C'est plus tard dans la même année qu'il s'est enfin tenu. Nous en donnerons plus de détails dans la partie réservée à la lutte régionale. Les échecs des autorités africaines quant aux mesures de lutte contre la piraterie se trouvent aussi par les inactions de la plus grande organisation africaine qui est l'UA. L'UA, qui à notre sens, devrait aider les pays africains à réduire les actes de la piraterie se retrouve dans une position incapable. N. Audebaud, (2012 : 5) révèle qu'elle n'est qu'une coquille vide. Il la dépeint par la suite en disant : « On la reconnaît sur le plan international parce qu'on met en avant le concept d'ownership, c'est-à-dire d'appropriation des problèmes de l'Afrique par les Africains, mais l'UA n'a ni les moyens en ressources, ni en hommes ou en matériel pour pouvoir lutter contre la piraterie ».

Tous ces exemples montrent bien les difficultés que les autorités côtières africaines ont pour sécuriser leurs espaces maritimes. Un autre exemple aussi palpable nous interpelle sur cette question. Pour la meilleure sécurisation de l'espace maritime ivoirien, les États généraux de la mer qui se sont déroulés en septembre 2011<sup>7</sup> à Yamoussoukro avaient débouché sur des recommandations en vue de développer et sécuriser le secteur. L'ossature de cette nouvelle

---

<sup>6</sup> Officier de liaison au Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest à Abidjan.

<sup>7</sup> Entretien auprès de M. Deleuge, Colonel aux Affaires Maritimes et Portuaires, le 28 septembre 2021, à la Direction des Ressources Animales et Halieutiques et de l'Aquaculture de 12H à 13H.

stratégie de développement du secteur passe par la préparation d'un nouveau Code de la marine marchande et fera l'objet d'une communication en conseil des ministres. Plus d'un an après, les États généraux, selon la RTI, force est de constater qu'elles tardent encore à être suivies d'effets, C'est le statu quo, et rien ne semble avoir véritablement démarré.

Il faut signaler que les États côtiers en général et en particulier la Côte d'Ivoire auront toujours des difficultés s'ils ne mettent pas en application des mesures prises. Il faut noter que des idées sont belles et bien émises. Mais ce qui constitue le problème, c'est qu'elles sont émises plus tard. C'est de cette lenteur là que nous tentons de démontrer dans cette partie, qui constitue pour les pirates une poule aux œufs d'or. Pour finir cette partie, il faut mettre l'accent sur la faiblesse des politiques maritimes des pays du Golfe de Guinée.

### **3. 3. La faiblesse des politiques maritimes des pays du Golfe de Guinée**

L'exercice de l'autorité en mer a, pendant longtemps a constitué une priorité secondaire pour ces Etats 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. La plupart des États se sont contentés d'observer leur espace maritime depuis le rivage.

A. A. Osinowo, (2015 : 4) affirme que les réponses régionales de la piraterie et d'autres menaces de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, ont été fragmentaires. La connaissance du domaine maritime reste faible. La coordination inter-institutions est limitée .Les mécanismes de coordination inter-régionaux qui ont été établis sont souvent sous-financés. Il continue son analyse en mentionnant que les hommes vivent sur la terre et non en mer. Bien que le Golfe de Guinée soit un idéal pour le transport maritime et la pêche, la facilité avec laquelle les voleurs parviennent à disparaître le long des côtes après une attaque met en évidence un aspect moins favorable de la région : les limites de la surveillance, de la collecte des renseignements et de la police communautaire dans les zones littorales. Toutes ces difficultés qu'éprouve le Golfe de Guinée montrent bien les faiblesses des politiques maritimes de la région. Il incombe aux autorités gouvernementales de mener des actions plus efficaces de répression contre des réseaux de pirates.

À ce sujet, A. A. Osinowo, (2015 : 8 ) soutient que l'opérationnalisation des engagements pris au niveau politique, entre les organismes et les Etats, pour combattre la piraterie et les actes connexes dans le Golfe de Guinée dépendra de l'établissement de capacités robustes de surveillance, d'intervention et de répression. Selon A Vogel, (2012 :22), la violence dans le Golfe de Guinée est le symptôme d'un profond problème de gouvernance. Les États

de la région ont été incapables de réguler les industries opérant entièrement ou partiellement en mer, garantir le bien-être socioéconomique des communautés côtières et faire appliquer la loi dans les eaux territoriales et internationales. Ces échecs ont créé des incitations et des opportunités pour les pirates.

C. Ukeje et E. Mvomo, (2013 : 35) n'en disent pas le contraire. En effet, selon ces auteurs la défaillance de l'État dans la gouvernance de son espace maritime est devenue pour les pirates et les groupes criminels une occasion de s'affirmer.

Jusqu'à la fin des années 1990 très peu de frontières maritimes dans le Golfe de Guinée ont été fixées, à l'exception de celle entre le Cameroun et le Nigéria du fait du contentieux de Bakassi selon International Crisis Group, (2012 : 22). La faiblesse ou l'inadéquation générale des politiques maritimes des États du Golfe de Guinée, ainsi que l'absence de coopération entre eux ont permis aux réseaux criminels de diversifier leurs activités et s'étendre peu à peu au-delà du périmètre des eaux territoriales et en haute mer.

En effet, compte tenu du rôle déterminant du domaine maritime dans le développement et la réalisation des idéaux fondamentaux de la Communauté, les mesures sécuritaires devraient constituer une priorité absolue pour les États membres du Golfe de Guinée. Selon la CEDEAO, (2014:12) 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.

Au cours d'un entretien au port autonome d'Abidjan (PAA), à la question de savoir les raisons de l'ampleur de l'insécurité maritime en Côte d'Ivoire, Capitaine Zouzou<sup>8</sup> révèle qu'il n'existe pas assez de volonté politique<sup>9</sup> de la part des autorités ivoiriennes. Il affirme que seules les autorités ont les raisons de cette négligence dans le domaine maritime. Ainsi, notons que le manque de politiques maritimes encourage les pirates à faire de cette activité frauduleuse, une activité lucrative. Dès lors, il n'est pas étonnant que le vide soit comblé par des brigands ou des pirates, plus rompus à la navigation que les marines des États riverains. Dans les écrits de la CEDEAO portant sur la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO, la CEDEAO, (2014 : 9) stipule que, le manque de sécurité et de sûreté de la navigation maritime dans les eaux de la CEDEAO y rend la circulation plus onéreuse. Ce manque de sécurité maritime constitue alors

---

<sup>8</sup> Capitaine à la Police du Port d'Abidjan.

<sup>9</sup> Entretien réalisé le 27 juillet 2021, au Port d'Abidjan auprès du Capitaine Zouzou Kouamé.

des portes ouvertes aux criminalités maritimes telles que la piraterie, le vol à main armée, le trafic de drogues et de personnes, qui sont le fait de groupes criminels transnationaux.

Ces problèmes affectent le potentiel du domaine maritime des États ouest africains en général et en particulier l'État ivoirien .Ils sapent les efforts pour accélérer le développement économique .Ces défis aggravent ainsi la pauvreté et l'instabilité politique CEDEAO, (2014:12). De cette analyse, nous sommes à mesure de dire que, la bonne politique maritime, est une solution idéale, pour freiner la piraterie.

Nous pouvons comprendre de ce qui précède que, la difficulté majeure, ce pourquoi dans le Golfe de Guinée, les eaux sont à la merci des pirates, se résume en une inefficacité dans la politique maritime. Le nombre d'attaques de piraterie dans le Golfe de Guinée augmente chaque année R .T. Watio, (2014 : 8 ). Les évaluations et missions tenues par l'ONU DC dans la région ont permis de déterminer qu'aucun État du Golfe de Guinée ne possède actuellement ni les dispositions législatives et juridictionnelles encadrant l'infraction, ni la capacité d'entreprendre des poursuites judiciaires à l'encontre des pirates et de leurs associés. Justement cette triste réalité est avérée en Côte d'Ivoire à telle enseigne que, les autorités judiciaires ivoiriennes ont organisé à Grand-Bassam, un procès fictif de deux individus pour la question de la piraterie maritime. Mais à la sortie de ce procès, la vérité est que les autorités judiciaires rencontrent encore des difficultés à incarcérer les pirates.

En 2012, des idées ont eu lieu entre le Liberia et la Côte d'Ivoire pour initier une coopération dans le contrôle et d'échanges d'information dans leur ZEE respective CEDEAO, (2014 : 33). Toutefois, la mise en place de contrôle conjoint en mer n'est pour le moment pas d'actualité et reste encore en projet. Pour notre part, nous affirmons qu'il serait difficile et plus difficile pour les États côtiers du Golfe de Guinée en général et en particulier celui de la Côte d'Ivoire de mettre fin à cette activité maritime illégale si la rigueur politique maritime n'est pas à un degré supérieur. Car cette activité même si elle est illégale, il faut reconnaître aussi qu'elle est lucrative. Alors nous disons que, les pirates n'entendent pas réaliser de petites stratégies pour mener cette activité.

## Conclusion

L'étude relative à l'inertie de l'État ivoirien face à la piraterie maritime montre les raisons qui ralentissent les politiques sécuritaires de l'espace maritime placé sous la juridiction de cet État. Elle fait ressortir les insuffisances sécuritaires de la Côte d'Ivoire à gouverner son territoire maritime. L'inertie de l'État ivoirien malgré les mesures internationales peut s'avérer que ces mesures qu'elles soient internationales que nationales rencontrent des difficultés dans leur application. Pour atteindre les résultats attendus de cette étude, nous avons trouvé nécessaire de l'articuler en trois axes, que nous nous proposons de dire ce qui a été l'essentiel. L'étude a montré les motifs qui occasionnent l'inertie de l'État ivoirien face à la piraterie maritime à trois niveaux. Au niveau de la communauté internationale, des mesures établies par celle-ci rencontrent des insuffisances. Il faut noter que depuis 1981, la communauté internationale a établi des lois pour réglementer les activités maritimes et lutter contre l'insécurité maritime. Mais l'application des mesures est limitée par le manque de rigueur des nombreuses conventions maritimes qui n'apportent pas de réponses nécessaires à l'insécurité maritime. Etant donné que les lois maritimes établies par la communauté internationale s'appliquent à la Côte d'Ivoire. Alors il est difficile à la Côte d'Ivoire dans ces conditions de lutter efficacement contre la piraterie maritime et d'autres actes maritimes malveillants.

A côté des insuffisances au niveau international, l'étude révèle également des difficultés au niveau national qui ne permettent pas à la Côte d'Ivoire d'avoir ses eaux efficacement sécurisées. Les raisons évoquées attestent que les autorités compétentes africaines en général et en particulier celles de la Côte d'Ivoire à part certains pays n'ont pas encore montré une sensibilité particulière à la sécurité maritime. Elles se sont contentées jusqu'à présent à des réactions verbales. Au niveau sous-régional, l'inertie de la Côte d'Ivoire face à la piraterie se trouve que, la gestion des ressources est freinée par certains facteurs comme les conflits frontaliers maritimes qui entravent toute forme de coopération. Il faut retenir que, toutes ces raisons évoquées constituent un frein aux mesures établies pour lutter contre la piraterie maritime d'où l'inertie de la Côte d'Ivoire face à la piraterie maritime.

## Références bibliographiques

### Sources orales

Entretien auprès d'Aké Nicole, administratrice principale des affaires maritimes et portuaires, Colonelle aux affaires maritimes et portuaire, le 06 octobre 2021, à Abidjan, à la primature de 9h-10h30. Thèmes abordés : Quels sont les actes illicites que rencontrent les eaux maritimes ivoiriennes ? , Actuellement quelles sont les actions menées par l'État pour freiner ce phénomène ?

Entretien auprès Bah Jonathan, employé dans le service de l'entretien et le découpage du poisson, le 24 septembre 2021, à Abobodoumé de 10h à 11h. Thème abordé : les règles de pêche sont-elles observées ici ?

Entretien auprès Boua Franck, Sergent à la police maritime de San- Pedro, le 19 septembre 2022, à la capitainerie du Port de San-Pedro de 12h à 13h. Thèmes abordés : Quel rôle jouent les affaires maritimes dans la sécurisation maritime et Portuaire contre le phénomène de la piraterie? , Pourquoi malgré les mesures à tous niveaux la piraterie prend-t-elle toujours de l'ampleur ?

Entretien auprès de M .Deleuge, Colonel aux Affaires Maritimes et Portuaires, le 28 septembre 2021, à la Direction des Ressources Animales et Halieutiques et de l'Aquaculture de 12H à 13H. Thèmes abordés : Colonel, quelles mesures préconisez-vous pour mettre fin à la piraterie en Côte d'Ivoire ?, quelles sont les raisons de la montée de la piraterie malgré les mesures au niveau international, national et sous-régional ?

Entretien auprès Gra Honoré, Commandant aux affaires maritimes et portuaires, le 21 septembre 2022, à la Direction des affaires maritimes et portuaires de San-Pedro de 14H à 15H 20min. Thème abordé : Selon vous quelles sont les mesures qui peuvent freiner l'avancée de la piraterie maritime en Côte d'Ivoire ?

### Bibliographie

ABDELHAK (B.), 2014, « *La mer du golfe de Guinée. Richesses, conflits et insécurité* », in revue *maroco-espagnole de droit international et relations internationales*, pp 10- 15.

Abidjan.net, 2013, «*Les eaux ivoiriennes, il n'ya rien à pêcher* », pp 1-12.

ADENIYI (A.O.) ,2015 « *La lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée* », in *Bulletin de la sécurité africaine*° 30/ février 2015, pp 2- 10.

AFP, 2016, « *Côte d'Ivoire : les eaux maritimes sécurisées contre la piraterie* », pp 1-5.

AKA (Y.F.), 2021, *La protection des transports de marchandises par mer en droit ivoirien : sécurité de la marchandise et sûreté de la navigation*, Université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody.

ANI (Y.T.), 2016, *La sûreté et la sécurité portuaire en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Université Felix Houphouët Boigny d'Abidjan-Cocody, Thèse de Doctorat Unique en Géographie, IGT.

AUDEBAUD (N.), 2010, *La lutte internationale contre la piraterie somalienne*.

BARDONNET (D.), et CARROZ (J.), 1972, *Les Etats de l'Afrique de l'ouest et le droit international des pêches maritimes*.

BLAISE (J.B.) et MOURGEON (J.), 1970, *Lois et décrets de Côte d'Ivoire*, Librairies techniques.

BOTO (I.), et CAMILLA, (P.), avril 2009, *Lutte contre la pêche illicite, non déclarée non règlementée (INN) : impact et défis pour les pays ACP*.

- BURKE (W.T.), 1985, *La convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la réglementation de la pêche de thon*, Rome, FAO.
- CEDEAO, 2014, *La stratégie intégrée*.
- CHAPLEAU(P.), et PANCRACIO (J.P.), 2012, *La piraterie maritime, droit, pratiques et enjeux*.
- CHAUMETTE (P.), 2012, *Challenge économique et maîtrise de nouveaux risques maritimes : quelle croissance bleue ?*
- CISSE (Y), 2018, *La mise en œuvre de la convention sur le droit de la mer en Côte d'Ivoire*.
- LE CODE DE LA MARINE MARCHANDE, 1960, *Loi N° 61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un Code de la marine marchande*.
- CODE DE CONDUITE, 2013, « *Relatif à la prévention et la répression des actes de la piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'ouest et du centre* », pp 1-8.
- COULIBALY (L.), 2015, *Le littoral ivoirien à l'épreuve de la mondialisation : le cas des régions côtières du Basassandra*.
- DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.), 1976, *L'État et le développement de la Côte d'Ivoire*.
- EDOUARD (B.) et al, 2005, *Terrorisme et piraterie des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises*.
- ENGUENE, (L.) et ROSALIN (A.), 2019, *La contribution à la lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée*.
- ERKLÖF (S.), 2012, *La piraterie maritime en Afrique contemporaine, ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie*.
- FAO, 2005, *Consultation technique chargée d'examiner les mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée, non règlementée*.
- GOUVERNAL (E.), 1988, *Politique maritime et développement Côte d'Ivoire-Corée du sud*.
- KABLAN (N.H.), 1993, *Les échanges commerciaux maritimes : Côte d'Ivoire-CEDEAO*.
- KANGA (K.V.), 2013, *Les sociétés maritimes en Côte d'Ivoire, sous la direction de Jean Tapé Bidi, Professeur Titulaire Université Felix Houphouët Boigny*.
- KOUASSI (K.D.), 2024, *La Côte d'Ivoire face à la piraterie maritime 1960-2017, Thèse de Doctorat, Université Alassane Ouattara*.
- ORTOLLAND (D.) et PITRAT (J.P.), 2010, *Atlas des espaces maritimes, frontières énergie, transport, piraterie, pêche et environnement*.
- WATIO (R.T.), 2014, *La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée*.
- YAPO (M.M.), 2013, *La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, programme de bourses de recherche Nations Unies- Fondation Nippone du Japon et de la Faculté de Droit Public International de l'Université de Gand*.