Les conséquences du trafic illicite des armes légères et de petit calibre dans les ports d'Afrique de l'ouest

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA* et François Edgard FAURE**

Résumé

Le trafic illicite des armes légères et de petit calibre dans les pays de la Côte Ouest Africaine (COA) fait ressortir plusieurs conséquences qui retardent leur développement économique, social et humain. L'instabilité politique causée par les guerres alimentées à leur tour par le trafic illicite des armes empêche les investissements privés internationaux de s'installer en Afrique, car environ moins de 3% seulement de ces investissements lui sont destinés.

Ce phénomène contribue également à la déstabilisation de la filière portuaire dans les pays de cette région (la région de la COA est la bande côtière qui part de la Mauritanie jusqu'en Angola). En effet, les ports de Monrovia au Libéria, de Freetown en Sierra Leone, de Pointe-Noire au Congo Brazzaville, de Matadi en République Démocratique du Congo, d'Abidjan en Côte d'Ivoire ont été lourdement impactés par les guerres civiles qui ont secoué ces pays. Le cas du Port Autonome d'Abidjan en Côte d'Ivoire que nous avons analysé dans cette étude en est une illustration.

Mots clés

Conséquences, Trafic-illicite, Armes-légères, Port, Côte ouest africaine.

Abstract

The illicit trafficking of small arms and light weapons in the countries of the West African Coast (COA) reveals several consequences that retard their economic, social and human development. The political instability caused by wars, fueled in turn by the illicit arms trade,

---

* Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Chargé de Recherche CAMES CENAREST/IRSH/DESMAR/LARESPO, Coordonnateur du Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO)
E-mail : madoungoumerlo@gmail.com

** François Edgard Faure, Chercheur au CENAREST/CNDIO/IRSH. Chargé de Recherche CAMES.
E-mail : faured@yahoo.fr

prevents private international investment from settling in Africa, since only about 3% of these investments go to it.
This phenomenon also contributes to the destabilization of the port sector in the countries of this region (the COA region is the coastal strip that goes from Mauritania to Angola). Indeed, the ports of Monrovia in Liberia, Freetown in Sierra Leone, Pointe-Noire in Congo Brazzaville, Matadi in the Democratic Republic of Congo, Abidjan in Côte d'Ivoire have been heavily impacted by the civil wars that have shook these countries. The case of the Autonomous Port of Abidjan in Ivory Coast that we analyzed in this study is an illustration.

Keys words
Consequences, Trafficking-illicit, Light Arms, Port, West African coast

Introduction:

Le trafic illicite des armes légères et de petit calibre touche tous les continents[1]. On estime aujourd'hui, à environ 500 millions le nombre d'armes légères en circulation dans le monde, dont plus de 100 millions en Afrique, soit une arme pour 12 personnes. (Bulletin d'information d'Amnesty International, 2003, p. 2).

Le trafic illicite des armes légères peut avoir des conséquences humaines désastreuses d'autant plus que les progrès des technologies, de l'information et des transports accentuent le problème (B, Valverde, 2004, p. 9).

Les rapports de l'ONU à ce sujet stipulent que 500 000 personnes décèdent chaque année suite à l'utilisation des armes légères (dont 300 000 morts dans l'ensemble des pays en développement). Les quatre millions de personnes qui ont été victimes des guerres durant les années 1990 seraient principalement des civiles victimes des armes légères, dont 80% étaient des femmes et des enfants.

[1] Les transferts d'armes débutent en général par une transaction légale entre Etats, dans le cadre de vente ou de coopération militaire. Les armes transférées légalement peuvent ensuite être détournées par des gouvernements ou des sociétés privées. L'accumulation déstabilisante des armes légères provient de la remise en circulation des surplus militaires. Les stocks issus de la guerre froide, souvent mal gardés et exposés aux vols ou transferts illicites, alimentent les organisations criminelles régionales. Les ventes d'armes aux groupes d'insurgés ou des gouvernements sous embargo, se sont avérées productrices de revenus pour les trafiquants.

Le continent africain est tragiquement touché par ce phénomène. Plusieurs guerres civiles d'une rare atrocité et d'extrême violence meurtrière ont fragilisé certains pays de l'Afrique de l'ouest et du centre, comme le signale (M.Y. Diallo, 2009, p. 7) :

> Il y a eu notamment les massacres au Libéria, la guerre en Sierra Leone, au Congo Brazzaville, la reprise des hostilités en Côte d'Ivoire au lendemain de l'accession du président Laurent Gbagbo au pouvoir dans un contexte de post guerre froide où les immenses réserves d'armes légères des pays de l'Est ont été utilisées pour alimenter les conflits africains avec parfois la complicité des Grandes puissances.

Ces armes circulent souvent en Afrique d'un conflit à un autre. Celles recueillies à la suite des accords de paix, trouvent parfois preneurs dans les collectivités, si elles ne sont pas rapidement mises en sécurité et détruites. Elles contribuent ainsi à exacerber l'instabilité et les crimes violents ou alimentent de nouveaux conflits.

La violence armée causée par la circulation illicite des armes empêche toute perspective de développement en dissuadant les investisseurs privés internationaux de venir en Afrique, seulement moins de 3% des investissements étrangers lui sont destinés (B. Valverde, 2004, p. 10). Le trafic illicite des armes légères dans les pays de la Côte ouest africaine a des conséquences politiques, économiques, sociales et humaines. Il donne une image peu reluisante des installations portuaires de cette région par lesquelles transitent généralement ces armes. Face à ce constat, nous pouvons soulever deux interrogations essentielles : quelles sont les conséquences économiques, sociales et humaines du trafic illicite des armes légères en Afrique de l'ouest et du centre ? Et quelles sont les conséquences de ce phénomène sur les installations portuaires ?

L'objectif poursuivi dans cette étude est de ressortir l'impact du trafic illicite des armes légères et de petit calibre sur la vie socio-économique et humaine des pays de la Côte ouest africaine et de démontrer les conséquences de ce phénomène sur la filière du transport maritime à travers le cas du port d'Abidjan en Côte d'Ivoire.

Les analyses développées s'appuient sur une recherche de terrain organisée en deux phases. D'abord, les enquêtes à travers les entretiens

et les questionnaires auprès des personnes pouvant nous renseigner[2]. Ensuite, la synthèse des contributions sur le trafic illicite des armes légères et de petit calibre.

Trois axes structurent notre étude, l'analyse de l'impact du trafic illicite des armes légères sur la vie politique des États de la Côte ouest africaine, l'examen des conséquences économiques, sociales et humaines et l'analyse de l'impact du trafic illicite des armes dans les ports des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre à travers une étude de cas.

1. Le trafic illicite des armes légères et de petit calibre : un phénomène qui touche les pays de la Côte ouest africaine

Le trafic illicite des armes légères et de petit calibre touche tous les continents, et l'Afrique est un marché attractif pour les trafiquants comme le constate l'ONUDC :

> Estimé globalement entre 200 et 300 millions de dollars, le trafic d'armes illégal équivaut à 20% du commerce licite. « L'Afrique est le marché le plus rentable pour la contrebande d'armes », a affirmé le Directeur Exécutif de l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC), au Conseil de Sécurité (http://www.un.org/apps/newsFr/storyF.asp?NewsID=21501&Cr=trafic&Cr1=, 2011, p.1).

Les experts affirment que le trafic illicite d'armes légères et de petit calibre est un problème majeur de sécurité en Afrique subsaharienne ensanglantée par de nombreux conflits (Journal Afrique Espoir n°30, 2005, p.2) :

> Plusieurs pays de la sous-région de l'Afrique de l'ouest et du centre sont ravagés par les conflits qui illustrent parfaitement les conséquences d'une prolifération effrénée des armes légères et de petit calibre. De très grandes quantités d'armes ont inondé cette sous-région. Ces armes sont utilisées de manière abusive

[2] Il nous plait de souligner ici que, le manque de financement de la recherche dans notre pays limite nos déplacements sur le terrain. Cependant, nous profitons des invitations aux Colloques, Séminaires Symposium et autres missions financées par l'Etat pour faire des investigations sur cette thématique sur laquelle notre Laboratoire de Recherche travail depuis 2010.

> par les États et des acteurs non étatiques. Le fait de pouvoir se procurer facilement des armes pour des actes abusifs représente pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre, une menace d'une ampleur inégalée, plus grande encore que celle du VIH/sida sur le plan des conséquences humaines et socio-économiques (F. Langumba Keili, 2008, p. 2).

Le trafic d'armes est une entreprise complexe et compliquée. Une seule vente d'armes peut impliquer un réseau de courtiers, banques, compagnies de transport, et des points de transbordement dans les pays. La disponibilité de « faux » certificats d'utilisateur final permet aux trafiquants et leurs clients de contourner les embargos des Nations Unies. Ainsi, plusieurs groupes de personnes des pays de l'Afrique centrale et de l'ouest sont armés et la culture de la violence domine désormais dans cette sous-région (F. Langumba Keili, 2008, p. 3).

Le phénomène du trafic illicite des armes légères et de petit calibre a des conséquences politiques néfastes dans plusieurs pays de la Côte ouest africaine. Il contribue à la déstabilisation de plusieurs États de cette région.

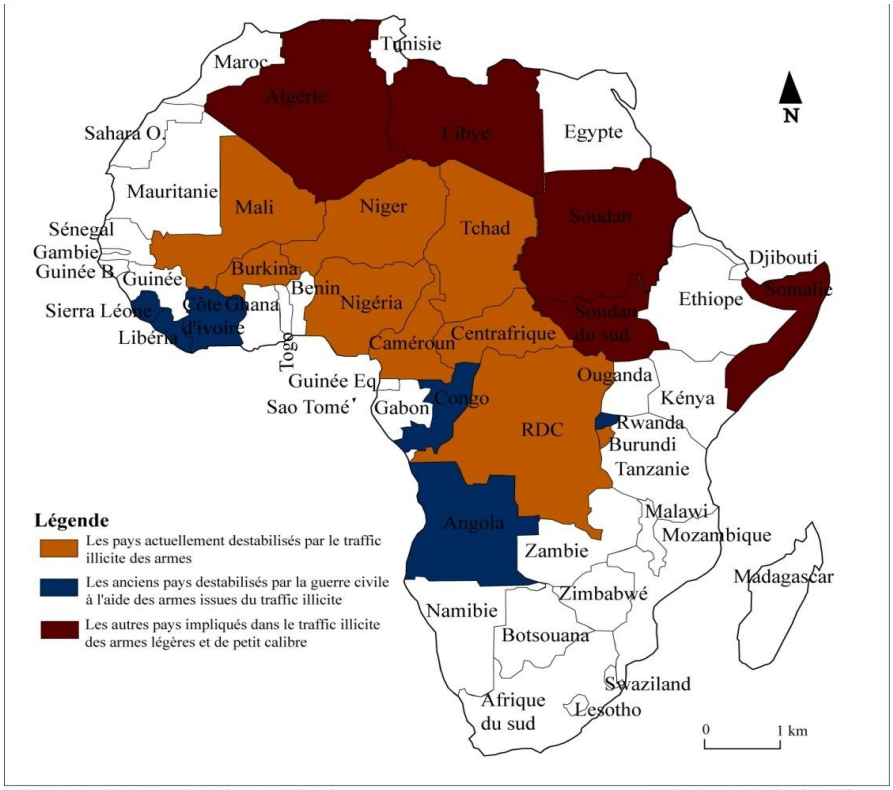
2. Les conséquences politiques du trafic illicite des armes dans les pays de la COA : la déstabilisation de plusieurs pays de la région

Le trafic illicite des armes légères contribue à la déstabilisation des États de la COA, car on estime à 30 millions le nombre d'armes légères en circulation en Afrique, soit 5% de toutes les armes légères en circulation dans le monde (B. Valverde, 2004, p. 10). Ainsi, plus de 8 millions d'armes légères seraient en circulation en Afrique occidentale, et 80% de ces armes serait aux mains des civils (de rebelles et de criminels), contribuant ainsi à la déstabilisation de plusieurs pays de la région (Communication du Comité préparatoire des Nations Unies sur les armes légères, 2006, p. 2). M. Y. Diallo le confirme ainsi :

> En effet, la présence d'armes au Libéria, en Sierra Leone et en Côte d'Ivoire, suite aux conflits qui ont déstabilisé ces pays, a entraîné des courants illégaux dirigés aussi vers des pays considérés relativement stables comme le Ghana où d'après les données officielles, plus de 40.000 armes à feu circulent hors du contrôle de l'Etat (M. Y. Diallo, 2009, p. 165).

La carte suivante présente les États de la présente région qui ont été déstabilisés et ceux qui le sont encore à cause des armes acquises de façon illicite.

Carte n°1 : Les pays de l'Afrique de l'ouest et du centre déstabilisés par le trafic illicite des armes légères et de petit calibre



Au Nigeria, pays « secoué » par le terrorisme imposé par la secte Boko-Haram, les tensions ethniques et religieuses qui débouchent souvent sur des actes de violence, il y a au moins un million d'armes détenues illégalement.

Au cours des trois guerres civiles qui ont secoué le Congo-Brazzaville en 1993, 1997 et 1998-1999, les différentes milices ont reçu un « flot constant d'armes ». Ainsi :

> Sur les 74.000 armes légères distribuées aux forces combattantes congolaises, 24.500 provenaient des arsenaux des forces de sécurité d'Etat, et 49.500 avaient été importées d'Israël, de l'Afrique du Sud, de la Chine, de la République Démocratique

du Congo, du Gabon et du Zimbabwe (Les armes et l'Afrique, 2005, p. 10-12).

Le Congo-Brazzaville a ainsi, la triste réputation d'être le premier pays où une milice (les Cobra) est entrée en possession des roquettes russes « RPO-A Shmel »[3].

Au terme de cette section, nous pouvons retenir que les conséquences politiques du trafic illicite des armes légères dans les pays de la Côte Ouest Africaine sont évidentes. Ce fléau a aussi des effets néfastes sur le plan socio-économique et humanitaire.

3. Les Conséquences économiques, sociales et humaines du trafic illicite des armes légères dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

Le trafic illicite des armes légères a accentué les conflits armés inter-étatiques en Afrique de l'ouest et du centre. Il est responsable de la majorité des morts directement liés à des conflits dans les pays de cette région comme la Côte d'Ivoire, le Libéria, La Sierra-Léone, le Nigéria, la RDC. Pendant la guerre civile en Sierra Léone, les armes légères de petits calibres ont causé la mort de plus de 50.000 personnes, 30.000 personnes ont été amputées et entre 215.000 et 275.000 femmes furent victimes de violences sexuelles (F. Langumba Keili, 2008, p. 5).

Ce trafic est très néfaste pour les populations de la COA, dans la mesure où en périodes de guerre civile, elles subissent les sévices telles que les disparitions forcés, les viols contre les femmes, les actes de tortures, l'enrôlement forcé des enfants soldats, les déplacements forcés, l'impossibilité d'accéder aux services de santé. Ainsi, les réfugiés en détresse sont obligés de vivre dans les camps et dépendent de l'aide humanitaire, car ils ne sont plus productifs.

En effet, pendant les conflits, le trafic illicite des armes légères s'intègre d'avantage aux structures économiques.

Car, les armes légères de petits calibres représentent un intérêt économique pour les combattants qui les reçoivent, dans la mesure où ils commettent des exactions contre les populations civiles et volent des

[3] Les roquettes russes RPO-A sont des engins meurtriers, employés en Afghanistan et en Tchétchénie. Ils produisent des explosions monstrueuses, provoquant une décompression si forte et soudaine qu'elles rasent au sol les bâtiments avoisinants, la cible et écrasent les poumons.

biens pour les revendre sur le marché noir local (Étude sur la prolifération des armes légères en République démocratique du Congo, 2010, p.10).

Ce marché est connu pour faciliter les transactions illicites et l'enrichissement illicite personnel. Dans certains conflits, ce type d'économie a favorisé une certaine coopération informelle entre les combattants des Gouvernements et les forces insurgés entrainant le pillage des villes occupées à tour de rôle. À titre d'illustration :

> En Sierra Léone, les forces Gouvernementales se retiraient d'une ville laissant derrière elles des armes légères de petits calibres que les rebelles du Front Révolutionnaire Uni récupéraient, prenaient le contrôle de la ville, extorquaient de l'argent aux populations civiles avant de se retirer à leur tour. Les forces Gouvernementales reprenaient la ville, pillaient les biens que les rebelles avaient eu du mal à revendre (F. Langumba Keili, 2008, p. 5).

Le trafic illicite des armes légères empêche le développement, car il pèse lourdement sur le bien-être économique des pays en conflit. Dans les pays de la COA en conflit, la plupart des victimes sont des hommes jeunes, qui représentent le potentiel économique le plus important (B. Valverde, 2004, p. 48). C'est ce que souligne en ces termes M. Y. Diallo :

> Les pertes sur le plan économique sont énormes, en Côte d'Ivoire, quelques jours après les premières émeutes, le Ministère des Finances annonçait un manque à gagner de plus de 10 milliards de FCFA par rapport aux prévisions des recettes. La BCEAO d'Abidjan avait perdu quelques 2,1 milliards de FCFA, le 27 août 2002 (M. Y. Diallo, 2009, p. 160).

Les armes font plus de blessures « non mortelles » que de morts, et ces blessures ont un coût qui pèse sur la productivité et les dépenses de santé. Dans la plus part des cas ce sont, les particuliers, les foyers et les communautés qui subissent ces coûts. Ainsi, le fardeau qui pèse sur les femmes pour assurer un revenu et prodiguer des soins s'est accru considérablement avec le grand nombre d'hommes tués et blessés. À cause des armes, les femmes et les filles courent de plus en plus le risque d'être tuées ou gravement blessées. Dans certains pays de cette région qui sortent d'un conflit, les violences contre les femmes ont augmenté,

car les ex-combattants se servent des armes utilisés pendant le conflit pour commettre des violences sexuelles.

La présence des armes crée ainsi, une atmosphère de peur et gêne la reprise normale de la vie quotidienne et de l'activité économique. Cette situation empêche toute initiative privée locale, freine le commerce et empêche les investissements étrangers. En effet, la violence par les armes, qu'elle soit liée à la criminalité ou à un conflit a des répercussions considérables sur tous les secteurs de l'économie, notamment sur le tourisme en Afrique de l'ouest et du centre.

La prolifération des armes légères dans cette région freine certaines politiques de développement public, notamment l'accès à des infrastructures et services comme les centres de soins, les écoles et les marchés. Il existe ainsi un lien très fort entre la violence par les armes et la dégradation des services publics. En effet, pendant la guerre les services gouvernementaux et les programmes d'aide sont généralement réduits ou supprimés à cause de l'insécurité. Les taux de scolarisation et d'alphabétisation reculent considérablement, ainsi que ceux des vaccinations, tandis que le taux de mortalité infantile et maternelle augmente. Au fil des années, cela représente une perte considérable du point de vue de la productivité et de la richesse qui a été mis en exergue par Banque mondiale. En effet :

> La Banque mondiale estime qu'une guerre civile réduit chaque année le taux de croissance de l'économie de 2,2 %. Le climat d'insécurité lié à la menace des armes légères réduit d'autre part la volonté des communautés d'investir dans des activités productives. À titre d'exemples, la Sierra Leone, l'Angola et le Libéria, ont vu la diminution significative de leur PIB en raison de l'effondrement des produits agricoles à valeur ajoutée (M. Y. Diallo, 2009, p. 163).

Les liens qui existent entre la prolifération des armes, les conflits, la sécurité et le développement sont mieux compris et reconnus dans la région de l'Afrique occidentale depuis une dizaine d'années. Dans la mesure où, la prolifération des armes de petit calibre a annulé des décennies de développement et de progrès. Elle a même contribué à inscrire dans la durée la pauvreté dans cette région. Le lien étroit qui existe entre le contrôle des armes, la sécurité et le développement est en rapport avec les objectifs essentiels de développement que sont : l'éradication de la pauvreté ; l'amélioration de la sécurité humaine et

la bonne gouvernance. Les communautés touchées par la violence des armes sont marginalisées sur les plans économiques et sociaux. Ainsi, cela compromet sérieusement la capacité des pays de l'Afrique de l'ouest et du centre touchés par la guerre civile d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement.

Le trafic illicite des armes légères et de petit calibre a un impact socio-économique non négligeable sur les populations des pays de la Côte ouest africaine, dans la mesure où il contribue à la déstabilisation de ces pays en causant la déshérence des habitants. Les conséquences de ce phénomène qui alimente les guerres civiles sont également perceptibles dans les ports de cette région, notamment au Port Autonome d'Abidjan.

4. Les Conséquences du trafic illicite des armes légères et de petit calibre dans les ports des pays de la Côte Ouest Africaine

Le trafic illicite des armes légères et de petit calibre a un impact sur la stabilité socio-économique des pays en conflit. Pendant la guerre civile en Côte d'Ivoire, le Port autonome d'Abidjan qui est la principale place portuaire de ce pays avait été déstabilisé, car l'insécurité qui régnait dans le pays ne l'avait pas épargné. Ainsi, son trafic portuaire avait chuté considérablement.

4.1. Le trafic illicite des armes légères : un phénomène nocif pour le développement du transport maritime sur la COA

Le trafic illicite des armes légères qui déstabilise les pays de la COA en conflits terni l'image de la majorité des ports de cette région. Car, au vue du flux d'armes illicites (de 2010 à 2017 plusieurs conteneurs d'armes ont été saisis dans plusieurs ports de cette région)[4] qui

[4] Au Port autonome d'Abidjan, une importante cargaison d'armes légères avait été saisie en 2000, en provenance de l'Europe et de l'Asie centrale à destination du Front Révolutionnaire Uni en Sierra-Léone. Au Port autonome de Lomé, une cargaison d'arme avait été saisie en 2000, en provenance de l'Ukraine, via le Burkina-Faso à destination des rebelles de l'UNITA en Angola. En 2004, un conteneur chargé d'armes avait été saisie au port de Banjul en Gambie, les enquêtes n'avaient définis sa destination exacte. Au Port autonome de Lagos Apapa, le 21 octobre 2010, une mystérieuse cargaison d'armes contenant des lance-roquettes, des grenades et des obus de mortier en provenance du port Iranien de Bandar Abbas (sud d'Iran) avait été découverte dans 13 conteneurs (censés contenir du matériel de construction) au port de Lagos Apapa.

transitent dans les ports des pays de cette région, la sécurité et la sûreté des installations portuaires est précaire comme l'indique le passage ci-dessous :

> Le 21 octobre 2010, une cargaison d'armes avait été découverte dans 13 conteneurs (censés contenir du matériel de construction) en provenance du port Iranien de Bandar Abbas (sud d'Iran) au port de Lagos Apapa. Elle contenait des lance-roquettes, des grenades et des obus de mortier (L'Iran au cœur d'un trafic d'armes en Afrique, http://www.iran.blog.lemonde.fr/2010/11/27/liran-au-coeur-dun-trafic-darmes-en-afrique, 2010, p. 2).

En conséquence, les opérateurs économiques et surtout les armateurs pourraient limiter, voir même arrêter de fréquenter ces installations portuaires qui favorisent ou participent au trafic illicite des armes légères et de petit calibre.

Par ailleurs, les sociétés d'assurance peuvent augmenter les taux d'assurance des navires à destination des ports des pays du Golfe de Guinée. Cette augmentation peut avoir des répercussions sur les consommateurs de ces pays, dans la mesure où l'armateur va augmenter le prix de la location de son navire pour compenser les dépenses d'assurance. Le chargeur augmentera aussi à son tour le prix, les grossistes et les détaillants vont faire de même pour obtenir leurs marges bénéficiaires. Ainsi, on rentre dans une spirale d'augmentation de prix à cause du trafic illicite des armes dont les victimes sont encore une fois de plus la population déjà meurtrie par divers exactions telles que le viol, la violence, les enlèvements et bien d'autres.

4.2. Les conséquences du trafic illicite des armes légères à l'échelle d'un port de la COA: Le cas du Port autonome d'Abidjan

Le Port autonome d'Abidjan est situé à l'est du système lagunaire de la lagune Ebrié. Il est la principale plateforme portuaire de la Côte d'Ivoire. Il a été mis en service le 23 juillet 1950 après le percement du canal de Vridi (pour le relier directement à l'océan Atlantique), long de 2.700 m sur 370 m de large, dont les travaux avaient débuté à la fin de l'année 1938.

Ce complexe portuaire dispose aujourd'hui de 35 postes à quai repartis sur environ 6 km de quai d'une capacité d'accueil de 60 navires

en opérations commerciales avec de nombreux postes spécialisés. Il dispose également d'une superficie totale de terre-pleins d'environ 407.568 m2 et de 143.507 m^2 de magasins et hangars. Ces infrastructures sont reparties sur quatre grandes zones : L'île de Petit-Bassam et Plateau d'Abidjan, le port pétrolier, Treichville et Yopougon et Abobodoumé.

Le développement et l'évolution d'une activité économique a besoin d'un climat de paix et de confiance. Les complexes portuaires ne dérogent pas à cette règle de l'économie que nous pouvons qualifier de fondamentale. Certains pays en voie de développement, en particulier les pays de la COA, subissent des périodes d'instabilités politiques qui ne sont pas sans conséquences sur leurs domaines portuaires.

On se souvient encore de la guerre civile du Congo-Brazzaville qui avait paralysé le port de Pointe-Noire, de celle du Libéria qui avait détruit le port de Monrovia pendant des années, de celle de la République démocratique du Congo qui continue de fragiliser le port de Matadi, de celle de la Sierra Leone qui avait déstabilisé le port de Freetown et de celle de Côte-d'Ivoire qui avait déstabilisé et fragilisé la sécurité et la sûreté du port d'Abidjan.

Ainsi, à travers l'exemple de la Côte-d'Ivoire nous allons démontrer comment la guerre civile alimentée par le trafic illicite des armes légères contribue à la déstabilisation d'une installation portuaire. Le choix du Port Autonome d'Abidjan ce justifie du fait que ce port est la seconde plateforme portuaire de l'Afrique de l'ouest après le port de Lagos Apapa au Nigéria. De plus, l'instabilité politique qu'il a subi de 1998 à 2007 a eu des conséquences néfastes sur l'économie de la Côte d'Ivoire et celle des pays enclavés (Niger, Mali et Burkina Faso) dont il était jusqu'en 1998 la principale voie d'accès au commerce maritime international.

4.2.1. Le Port Autonome d'Abidjan: Un trafic portuaire perturbé de 1998 à 2007 par une guerre alimentée par le trafic illicite des armes légères

Le trafic du Port autonome d'Abidjan n'a pas cessé de « monter en puissance » depuis sa mise en service le 23 juillet 1950. L'analyse de son trafic de marchandises de 1995 à 1998 en est une parfaite illustration, comme le montre H.S. Malet :

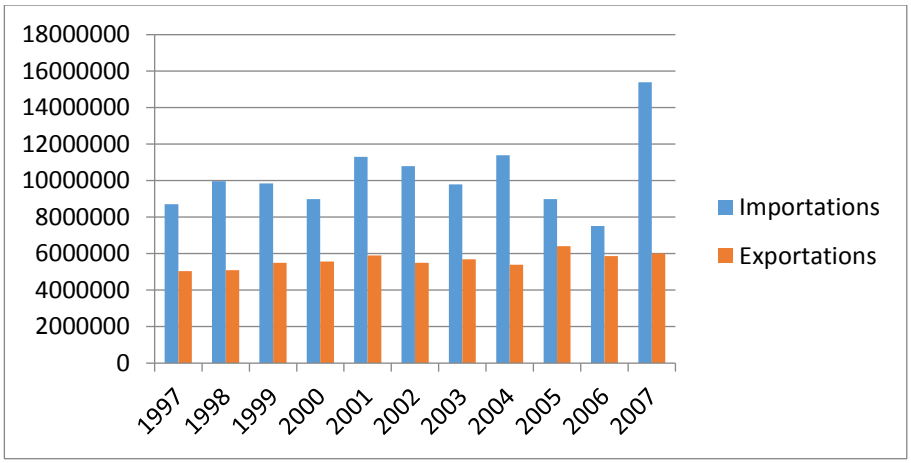
En 1995, son trafic total de marchandises est de 11.572.870 tonnes, pour 7.399.429 tonnes d'importation et 4.173.441 tonnes d'exportation. En 1996, ce trafic passe à 13.361.226 tonnes, avec 7.895.403 tonnes d'importation et 5.465.823 tonnes d'exportation. En 1997, il est de 13.753.968 tonnes, pour 8.714.289 tonnes d'importation et 5.039.679 tonnes d'exportations (tableau n°1 et graphique n°1). En 1998, ce trafic monte encore en puissance pour atteindre 15.073.590 tonnes, pour 9.971.722 tonnes d'importation et 5.101.868 tonnes d'exportation (H. S Malet, 2002, p. 2).

Tableau n°1 **:** Évolution du trafic de marchandises du port d'Abidjan de 1997 à 2007 (en tonnes métriques)

Rubriques	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Importations	8714289	9971722	9847935	8983776	11300000	10800000	9800500	11400000	8995859	7524000	15400000
Exportations	5039679	5101868	5490131	5572638	5900000	5500000	5699500	5400000	6404141	5874000	6000000
Total	13753968	15073590	15338066	14556414	17200000	16300000	15500000	16800000	15400000	13398000	21400000

Source : Port Autonome d'Abidjan, 2008.

Graphique n°1 **:** Évolution du trafic de marchandises du port de commerce d'Abidjan de 1997 à 2007 (en tonnes métriques)



Source : Port Autonome d'Abidjan, 2008.

On constate ainsi que de 1995 à 1998, le trafic du port d'Abidjan a augmenté de 3.500.720 tonnes, soit une augmentation d'environ 1.166.907 tonnes par an. Cette croissance du trafic portuaire d'Abidjan durant la seconde moitié des années 1990 est due sans doute à la bonne santé économique que la Côte d'Ivoire reflétait avant les troubles politiques et aux stratégies mises en place par les autorités portuaires.

La situation politique qui avait régné en Côte d'Ivoire de 1998 à 2007 avait entraîné la chute du trafic du Port autonome d'Abidjan.

> En effet, depuis le coup d'État du 24 décembre 1999 et la chaotique transition qui a suivi, le trafic global du port d'Abidjan a chuté de 5%, passant de 15.338.066 tonnes en 1999 à 14.556.414 tonnes en 2000, soit une baisse de 781.652 tonnes. Pendant cette période, le trafic des pays enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger) est passé de 1.059.628 tonnes à 944.971 tonnes, soit une baisse de 114.657 tonnes, et un effondrement de près de 11% : ce qui représente une perte sèche de 5 milliards de FCFA (G. D. Lassalle, 2001, p. 1).

En 2004, ce trafic portuaire est passé à 16.800.000 tonnes. Il est descendu à 13.398.000 tonnes en 2006, avant d'atteindre le chiffre record et historique de 21.400.000 tonnes en 2007 (Port autonome d'Abidjan, 2008), certainement grâce à l'accord de paix signé entre la rébellion et le pouvoir politique ivoirien au premier trimestre de cette année.

4.2.2. Le trafic illicite des armes légères et la crise politique comme source d'insécurité de la filière portuaire en Côte d'Ivoire de 1998 à 2007

Le Port autonome d'Abidjan avait traversé une grave crise sans précédent alimentée par l'instabilité du pays en dégénérescence après le coup d'Etat du 25 décembre 1999 qui avait porté le défunt Général Gueï au pouvoir. Depuis cette date l'insécurité s'était accrue au port d'Abidjan entrainant ainsi la chute de 14,5% de son trafic. En effet, en août 2005, le trafic des navires était de 1928, alors qu'il tournait autour de 2500 navires avant la crise (M. Ouasti, 2005, p. 1)

La crise politique en Côte d'Ivoire avait entraîné la perte de la crédibilité du port d'Abidjan vis-à-vis des opérateurs économiques des pays sahéliens. En effet, les conséquences économiques de cette crise sont désastreuses pour les pays sahéliens, dans la mesure où elle

entraîne la pénurie des produits alimentaires importés. A ce sujet, Moussa Sidi Mohammed, importateur nigérien à Niamey affirmait que : « nous observons déjà des pénuries de produits importés comme le sucre, le ciment, les hydrocarbures et les denrées alimentaires de première nécessité » (S. H. Malet, 2002, p. 2).

À Bamako, le Président du Conseil des Chargeurs Maliens Amadou Djigué avait dressé un tableau sombre en affirmant que « nous avons recensé 238 camions maliens bloqués au port d'Abidjan ou sur les routes de la Côte d'Ivoire ». Au Burkina Faso, la situation était plus alarmante : Les stocks de marchandises en raison de la tension avec la Côte d'Ivoire, étaient souvent confisqués ou systématiquement pillés sur place au port d'Abidjan ou sur les routes ivoiriennes (S.H, Malet, 2002, p.3).

Face à cette situation, ces pays du Sahel qui avaient pour principale porte sur l'océan Atlantique, le Port autonome d'Abidjan, avaient réduit leurs transactions vers ce port qui ne présentait plus les conditions de sécurité et de sûreté optimale, comme il est précisé ci-après :

> C'est le cas du Burkina Faso qui faisait transiter par la Côte d'Ivoire 600.000 tonnes de marchandises par an et 20% de ses importations passaient par le port d'Abidjan. Le Vice-président de la Chambre de Commerce, d'Industrie et de l'Artisanat du Burkina Faso affirmait à ce sujet que « globalement, nous évacuons du port d'Abidjan environ 80% des grands produits d'exportation que sont les matières agricoles ». Dans la même veine, le Ministre burkinabé du commerce affirmait que « notre grande préoccupation est de réduire au maximum notre dépendance face au port d'Abidjan » (S.H, Malet, 2002, p. 2).

Cette instabilité politique avait entraîné le « racket » des camions des marchandises à destination des pays du Sahel par l'armée ivoirienne qui multipliait les barrages sur l'axe routier menant vers le Nord. Le rapport technique du Port autonome d'Abidjan souligne que « *la traversée du territoire ivoirien était devenue périlleuse et surtout très coûteuse* ». L'armée était mise à l'index à cause du racket le long de la route du Nord qui mène vers les pays enclavés (G. D. Lassalle, 2001, p. 1).

Ainsi, cette situation de crise qui avait pénalisé le Port Autonome d'Abidjan fît le bonheur des ports voisins. En effet, le port d'Abidjan qui était en passe de devenir le premier port de transbordement en

Afrique de l'Ouest, subissait désormais une concurrence véhémente des ports de la sous-région. Plusieurs navires qui lui étaient destinés étaient détournés vers le port de Lomé, de Cotonou, de Dakar ou de Tema au Ghana. S. H. Malet (2002, p. 10) soutient cette hypothèse en affirmant que :

> Un volume non négligeable de marchandises qui était destiné au port d'Abidjan avant le début de la crise, avait été acheminé vers le port ghanéen de Tema. Plusieurs navires qui devaient décharger à Abidjan du riz pour le Mali, le Niger et le Burkina Faso avaient été contraints d'en débarquer plus de 35 tonnes à Tema (S.H, Malet, 2002, p. 1).

Cette situation avait pour conséquence immédiate, la chute brutale du trafic du port d'Abidjan. De 2002 à 2004, le trafic de ce port a connu une baisse successive de 13,4%, 4,2% et 3,9%. Le trafic des conteneurs a été durement touché avec une chute de 38,5% contre 22% du trafic global (M. Ouasti, 2005, p. 2).

Une telle situation entraîne inévitablement des dysfonctionnements, le laxisme, le manque de vigilance des autorités, la corruption et des dérapages. Le déversement des déchets toxiques au Port Autonome d'Abidjan le 19 août 2006, est une illustration du climat d'insécurité qui régnait dans ce port.

En effet, le pétrolier *Probo Koala*, piloté par un équipage russe, arrive au port d'Abidjan le 19 août 2006 à 10 heures et accoste au quai des hydrocarbures avec 528 m^3 de résidus composés de sulfure, d'hydrogène, d'organochlore et d'autres déchets hautement toxiques qu'il transporte depuis l'Europe. Il vient d'Estonie via le Nigéria où il a déchargé du pétrole raffiné.

Dès son arrivée, les agents de constatation procèdent à la vérification des documents (certificats internationaux, les diplômes du capitaine et des membres de l'équipage) et ne trouvent aucune objection à délivrer l'attestation d'enlèvement. Vers 19 heures une dizaine de camions citernes s'alignent le long du quai et chargent les produits toxiques.

Tard dans la nuit, ces camions déversent ses déchets toxiques sur douze sites éparpillés dans l'agglomération d'Abidjan (le canal de Vridi, le plateau Dokui, la route d'Anyama Unicef, le ravin de Coquivoire à Abobo Anador, et la route d'Alépé derrière Abobo Baoulé….) Dans la matinée du 20 août, indisposée par une atmosphère nauséabonde aux alentours de ses installations, une entreprise de

cosmétique saisit le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL). Celui-ci procède le lendemain au prélèvement d'un échantillon sur les cales du navire, qu'il fait analyser le 22 août par le laboratoire de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR). Les résultats sont terrifiants, car ces déchets « sont une mixture d'hydrogène sulfuré et de mercaptan mortelle par inhalation en milieu fermé ».

La directeur du CIAPOL met en demeure la société Tommy et somme le commandant du navire de rester à quai jusqu'à nouvel ordre. Celui-ci refuse d'obtempérer et lève l'ancre le 21 août à 20 heures.

Le comité de crise mis en place par le gouvernement est débordé, car les populations touchées souffrent de violents malaises qui se caractérisent par des diarrhées, des saignements du nez, des éruptions cutanées, des céphalées, des vomissements et bien d'autres malaises. A l'issue des manifestations organisées dans la rue pour la circonstance et suite à la mort de deux fillettes et de 5 détenus de la prison d'Abidjan située non loin de l'un des sites intoxiqués, le Premier Ministre Ivoirien démissionne.

La situation politique en Côte d'Ivoire à la fin du XXème siècle avait fait du Port autonome d'Abidjan une plateforme exposée à toutes les dérives. Pour maintenir cette infrastructure indispensable, les autorités portuaires avaient débuté la mise en application du Code ISPS[5], conformément aux exigences de l'Organisation maritime internationale (OMI).

En définitive, les ports des pays de la Côte ouest africaine sont régulièrement déstabilisés par le trafic illicite des armes légères et de petit calibre qui alimente les troubles socio-politique. Le cas du port d'Abidjan que nous venons d'analyser n'est pas isolé dans cette région ou plusieurs complexes portuaires (Monrovia, Freetown, Pointe-Noire) ont été impacté par ce phénomène.

Conclusion

Au total, le trafic illicite des armes légères et de petit calibre dans les pays de la Côte Ouest Africaine fait apparaître plusieurs conséquences.

[5] Le Code ISPS c'est le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il a été adopté par les pays contractants de l'OMI lors de la Conférence diplomatique tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002, suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis et est rentré en vigueur le 1er juillet 2004.

Sur le plan politique, il contribue à la déstabilisation de plusieurs pays de l'Afrique de l'ouest, du centre. Les cas de la République démocratique du Congo, du Congo-Brazzaville, du Libéria, de la Sierra Leone et de la Côte d'Ivoire sont des illustrations.

Ce trafic illicite fait ressortir aussi des conséquences économiques, sociales et humaines. Pendant les conflits, il cause des milliers de morts, des disparitions forcées, des actes de tortures, l'enrôlement forcé des enfants soldats, des viols contre les femmes, des déplacements forcés. Ainsi, les réfugiés en détresse, non productifs sont obligés de vivre dans les camps et dépendent désormais des aides humanitaires internationales pour leur survie. Etant ravagée par la guerre, l'économie de leur pays d'origine est en déshérence. L'installation portuaire qui est la principale "porte d'entrée" des produits de première nécessité fondamentale pour la vie humaine est déstabilisée.

Le trafic illicite des armes légères qui transitent par les ports des pays de la Côte Ouest Africaine a contribué à la déstabilisation voire à la destruction de plusieurs complexes portuaires de cette région pendant les guerres. On se souviendra toujours de la guerre civile du Congo-Brazzaville qui avait paralysé le port de Pointe-Noire, de la guerre du Libéria qui avait détruit le port de Monrovia durant des années, de la guerre en République Démocratique du Congo qui continue de maintenir le port de Matadi dans l'insécurité, de la guerre en Sierra Leone qui avait déstabilisé et détruit en partie le port de Freetown et de la guerre en Côte-d'Ivoire qui avait déstabilisé et fragilisé la sécurité et la sûreté du Port Autonome d'Abidjan.

Bibliographie

DIALLO Mamadou Yaya, 2009, *Les Nations Unies et la Lutte Contre la Prolifération des armes légères et de petit calibre : Défis, enjeux et perspectives*. Thèse de Doctorat (NR) en Droit Public, Université de Reims Champagne -Ardenne, dir, A. BOURGI.

CHEIKH YERIM Serge, 2006, « Le marché noir des déchets toxiques : Les dessous du Scandale », *in Jeune Afrique* n°2384, p. 64-66.

GRIP, 2010, *Étude sur la prolifération des armes légères en République Démocratique du Congo,* réalisée à la demande du PNUD.

LANGUMBA KEILI Francis, 2008, « Le problème des transferts d'armes légères et de petit calibre en Afrique de l'Ouest », in

Acte du Forum du désarmement, organisé sur le thème *« La Dynamique Complexe des armes légères en Afrique de l'Ouest »,* p. 1-7.

LES ARMES ET L'AFRIQUE, 2005, in *Journal Afrique Espoir,* n° 30, 12 p.

MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, 2009, *Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine,* Thèse de Doctorat, (NR) en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes.

MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, 2017, « Historique des conventions internationales sur la lutte contre la prolifération des armes légères et de petits calibres », in *Revue Semestrielle du Laboratoire d'Études des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR) de l'Université d'ABOMEY-CALAVI,* n°010, p. 116- 134.

MALET Serge Henri, 2002, « Le réveil du port d'Abidjan compromis par le climat de guerre civile », in *Journal de la Marine Marchande,* n° 4319, p. 39-42.

MALET Serge Henri, 2002, « Les autres ports de la COA cherchent à profiter de la crise ivoirienne », in *Journal de la Marine Marchande,* n° 4328, p. 3 4-36.

NATIONS UNIES, 2006, *Communication du Comité Préparatoire sur les armes légères: La prolifération et la circulation illicite des armes légères et de petits calibres en Afrique de l'Ouest,* 8p.

VALVERDE Benjamin, 2004, *Le trafic illicite d'armes légères,* Mémoire de DESS de Géopolitique de l'École Normale Supérieur de l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, présenté dans le cadre de l'Atelier « Criminalité » organisé sous la direction de Guiseppe Muti, 84 p.

Documents numériques

L'Iran au cœur d'un trafic d'armes en Afrique, 2010, 4 p., in *http://www.iran.blog.lemonde.fr/2010/11/27/liran-au-coeur-dun-trafic-darmes-en-afrique*.

OUASTI Morad, 2005, *Le Port d'Abidjan prend l'eau : La crise au Port Autonome d'Abidjan s'aggrave, 2 p.,* in http://www.afrik.com/article8912.html.

Le trafic d'armes continue d'aggraver l'instabilité en Afrique centrale, 2011, 2 p. (http://www.un.org/)