

VERS UNE RÉFORME ORGANISATIONNELLE DE LA SÉCURITÉ MARITIME AU TOGO

Laré Batouth PENN

Université de Lomé (Togo)

E-mail : ibatouth@gmail.com

Soumission : 30/12/2024

Acceptation : 02/04/2025

Résumé : Le Togo est engagé, depuis 2014, dans un processus de réforme de la structure organisationnelle de sa sécurité maritime. Cette transformation constitue une réponse aux menaces sécuritaires et aux activités illicites auxquelles les espaces marins et côtiers du pays sont exposés, notamment les actes de piraterie et de brigandage, le trafic d'êtres humains, le trafic de drogue, la pêche illégale. L'objectif de cet article est d'analyser la contribution de l'Unité spéciale de garde-côtes togolaise dans la sécurisation de l'espace maritime togolais et de mettre en évidence la nouvelle stratégie organisationnelle de la sécurité maritime au Togo. Cette réforme répond aux ambitions maritimes du Togo, qui fixent le cadre d'une coordination de l'action de l'État en mer afin de faire respecter sa souveraineté dans les eaux relevant de sa juridiction.

Mots-clés : garde-côtes, réforme, sécurité, structure organisationnelle.

Abstract: Since 2014, Togo has been engaged in a process of reforming the organizational structure of its maritime security. This transformation constitutes a response to the security threats and illicit activities to which the country's marine and coastal areas are exposed, in particular acts of piracy and banditry, human trafficking, drug trafficking, and illegal fishing. The objective of this article is to analyze the contribution of the Togolese Special Coast Guard Unit in securing the Togolese maritime space and to highlight the new organizational strategy for maritime security in Togo. This reform responds to Togo's maritime ambitions, which set the framework for the coordination of State action at sea in order to enforce its sovereignty in the waters under its jurisdiction.

Keywords: coast guard, reform, security, organizational structure.

Introduction

Au Togo, la mer est devenue, depuis la réforme de 2014¹, un bien public dont il faut sécuriser pour tirer parti de son potentiel. Elle représente une ressource économique à travers des activités développées comme le transport, la pêche, le tourisme, les télécommunications, les énergies, les mines, etc. La mer reste également un milieu où les activités sont insuffisamment régulées et relativement mal connues (A. Johnson-Ansah, 2021). On observe, néanmoins, une tendance à un contrôle croissant de l'État sur les activités susceptibles d'avoir des incidences dans les approches maritimes. C'est dans ce mouvement que Togo s'inscrit en améliorant son dispositif de protection de son littoral.

En effet, on assiste actuellement sur les côtes togolaises, à l'instar des côtes des pays du golfe de Guinée, à l'apparition de deux phénomènes majeurs : la criminalisation de l'espace maritime, un enjeu de sécurité, et la montée des besoins de protection de l'environnement. Ces phénomènes ont fait évoluer les missions d'ordre public en mer. Avant la loi relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer de 2016², les principales missions d'ordre public consistaient à des missions de police des pêches, débordant parfois sur du maintien de l'ordre en mer, et dans la prévention et la lutte contre les pollutions. Pour lutter contre ces phénomènes, l'emploi des moyens de la marine nationale seuls ne suffit plus, compte tenu de leur caractère côtier et de la nécessité d'employer des systèmes de prévention multiformes. La marine nationale du Togo, depuis sa création en

¹ Il s'agit du décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'Etat en mer.

² Il s'agit de la loi n° 2016-004 du 11 mars 2016 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer.

mai 1976, en a toujours cumulé les missions de défense avec celles de l'action civile de l'État en mer. Compte tenu de toutes ces raisons, il a été proposé la création d'une unité de garde-côtes togolaise dotée d'un statut juridique spécifique afin d'améliorer l'efficacité de l'action de l'État en mer et de lutter, entre autres, contre la criminalité et de prévenir la pollution en mer.

Éclairés par ces dispositifs juridiques, la question fondamentale est la suivante : quel type d'organisation de sécurité maritime préconiser pour le Togo aujourd'hui ?

Pour répondre à cette question dans le cadre de la mise en place de l'Unité spéciale des garde-côtes togolaise (USGCT), les analyses s'appuient fondamentalement sur les théories de la sécurité maritime (S. Domergue, 2024) et celle de l'économie bleue (R. le Gouvello et F. Simard, 2024). La première considère la sphère maritime comme un complexe différencié de sécurité en soi (C. Bueger et T. Edmunds, 2017). Elle s'attache à montrer le contenu de la sécurité maritime qui est avant tout une construction discursive et est, par essence, structurée par des enjeux « sécuritisés », c'est-à-dire transformés en sujet de sécurité (C. P. David et O. Schmitt, 2020) par les acteurs, en fonction de leur agenda politique et de leur perception des menaces. D'après C. Bueger (2015), la sécurité maritime est une combinaison de quatre domaines, à savoir : la sécurité nationale, la sécurité humaine, l'environnement marin et le développement économique. On constate dans ce panorama que les domaines étudiés sont liés les uns aux autres.

La sécurité maritime, par ses acceptions multiples, la diversité des acteurs qu'elle embrasse, et les enjeux socio-économiques, environnementaux et politiques qu'elle soulève (B. Germond et A. D. Mazaris, 2019) intéressent la sociologie des organisations, notamment autour de l'étude de la construction des échelles de sa gouvernance et des relations de pouvoir dans l'espace qu'elle implique. La seconde théorie nous aide à aborder les conditions d'une économie bleue durable, que ce soit sur le plan environnemental ou économique. Les États

côtiers sont confrontés à des défis sécuritaires comme la piraterie maritime, la pêche illégale ou le trafic de toute nature. Face à ces enjeux, ces États, dont le Togo, adoptent des stratégies dédiées à l'essor de l'économie bleue que l'Union africaine (2016) qualifie de « nouvelle frontière de la renaissance de l'Afrique ». Ces stratégies intègrent un volet sécurité afin d'assurer une exploitation raisonnée des ressources, de sécuriser les routes maritimes et de lutter contre toutes formes d'activités illicites en mer (pêche illicite, exploitation illicite des ressources naturelles).

Ce travail a pour objectif d'analyser la contribution de l'Unité spéciale de garde-côtes togolaise (USGCT) dans la sécurisation de l'espace maritime togolais et de mettre en évidence la nouvelle stratégie organisationnelle de la sécurité maritime au Togo. Il s'articule autour du contexte de la recherche, de la description de la démarche méthodologique, de la présentation et de l'analyse des données recueillies, ainsi que de la discussion des résultats.

1. Méthodologie de la recherche

La recherche est de type qualitatif. Les données analysées ont été collectées à travers un guide d'entretien semi directif adressé de façon aléatoire à 25 acteurs de l'État en mer, notamment la marine nationale (n=4), le Haut conseil en mer (n=3), la préfecture maritime (04), le groupement de la gendarmerie maritime (n=5), la direction des affaires maritimes (04), la direction de l'environnement (02), la direction des opérations douanières de Lomé port (03) et la police du port (n=02). La légitimité de ces acteurs découle du fait qu'ils sont impliqués dans le système de la sécurité maritime du Togo.

Les entretiens ont porté sur « *les nouvelles visions et stratégies du Togo en matière de sécurité maritime* ». La conduite semi-directive des entretiens a permis aux cadres de s'exprimer longuement et en toute liberté sur les points suivants : « *la contribution des différents acteurs de la sécurité maritime et leurs limites* » ; « *la nouvelle stratégie organisationnelle de la*

sécurité maritime » et « *la nouvelle approche organisationnelle de la sécurité maritime au Togo* ». Les données recueillies ont fait l'objet d'une analyse de contenu thématique. Cette analyse a permis de mettre en exergue les déterminants de la réforme du secteur maritime au Togo à travers la création de l'unité spéciale des garde-côtes togolaise. Pour conduire cette étude, la théorie de l'acteur stratégique de M. Crozier et E. Friedberg (2014) a été mobilisée. Cette théorie a permis de montrer la diversité des acteurs de l'action publique de sécurité maritime au Togo et d'expliquer le caractère collectivement construit de cette action publique.

2. Résultats de l'étude

2.1. Les déterminants de la réforme du secteur de la sécurité maritime

Le projet de réforme fait le constat de la vulnérabilité et la dangerosité des côtes maritime du Togo. Il marque le processus organisationnel avec pour objectif d'améliorer la sécurité, en rendant la fourniture, la gestion et la surveillance des activités de sécurité plus efficaces et plus responsables, dans un contexte de la piraterie et des vols à main armée en mer. Comme le confirme ce propos : « L'objectif général de la réforme de l'organisation de la sécurité maritime est de créer un climat de sécurité propice au développement des activités portuaires » (Officier du groupement de la gendarmerie maritime).

Le contexte de la sécurité maritime a des implications spécifiques pour la réforme. La finalisation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) en 1986 a représenté un nouvel aménagement territorial pour l'océan. Le Togo, en tant qu'État côtier a acquis un important nouveau territoire (maritime) et des droits en mer, ainsi que de nouvelles responsabilités de protection et gestion de son espace maritime. Le pays a dû renforcer son secteur de la sécurité maritime en conséquence.

La loi n°2016-004 du 11 mars 2016 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer est l'héritière du décret n° 2014-174/PR du 16 octobre 2014 portant attributions du préfet maritime et organisation de la préfecture maritime sur l'emploi de la force dans le cadre des missions de police en mer.

Mais, cette période paraît déjà comme « un long fleuve tranquille » en comparaison de celle d'aujourd'hui. En effet, le Togo et les autres pays côtiers d'Afrique de l'Ouest ont basculé dans un autre monde : celui de l'extrémisme violent. Long de 600 km du Sud au Nord, le Togo sert de corridor pour la desserte des pays sans littoral (Burkina Faso, Mali, Niger), en proie à l'extrémisme violent depuis 2012. La sécurité maritime est cruciale pour le commerce international et l'économie nationale qui dépendent du transport maritime, de l'agro-alimentation et de l'énergie. Malheureusement, le pays et la région sont vulnérables aux bandes criminelles organisées. Ces dernières exploitent les lacunes dans la surveillance et les patrouilles pour se livrer à la piraterie, à la pêche illégale, au blanchiment de capitaux, à la traite des êtres humains et à la contrebande d'armes et de stupéfiants. Ces activités illicites favorisent également le risque d'attaques terroristes. L'utilisation de l'océan, des lacs et des rivières par les terroristes pour se déplacer est une préoccupation croissante. Cette idée est affirmée par le témoignage d'un cadre de la préfecture maritime lors d'un entretien du 21 août 2024 à Lomé :

En 1998, les extrémistes qui avaient attaqué les ambassades américaines au Kenya et en Tanzanie avaient traversé le lac Victoria. Contrairement à l'aéroport, les ports est plus difficile à surveiller et les petites embarcations plus complexes à détecter et à intercepter. D'où la nécessité de surveiller nos lacs et nos rivières pour ne pas nous laisser surprendre

Par ailleurs, la révolution technologique avec le lancement du premier satellite GPS (Global Positioning System) en février 1978 par le département de la défense américain a eu des

conséquences que ses inventeurs n'avaient sans doute pas imaginées. Car, cette révolution profite aussi aux organisations criminelles qui disposent désormais des outils pour tirer partie des atouts offerts par l'espace maritime, espace de liberté et de communication. Les satellites GPS ont la capacité de positionner leurs cibles partout en mer, de s'y donner rendez-vous et de communiquer avec leurs hommes pour donner leurs consignes. On assiste alors à une internationalisation de la criminalité, qui, désormais, exploite l'espace maritime comme une zone d'action et de refuge. La conséquence est que tous les indicateurs relatifs aux activités criminelles en mer virent au rouge. Depuis une dizaine d'années, la croissance des cas de piraterie, des trafics illégaux de stupéfiants et d'êtres humains est sans précédent. Pour lutter contre ces phénomènes, l'emploi des moyens de la marine nationale est de plus en plus fréquent compte tenu de leur caractère hauturier et de la nécessité d'employer des systèmes d'armes complexes.

La sécurité maritime du Togo a également des implications directes pour la région et le reste du monde. Le port de Lomé est l'un des plus importants ports de la sous-région par lequel des quantités notables de marchandises transitent pour les pays de la sous-région et ceux du Sahel.

Adapter les capacités du Togo en matière de sécurité maritime pour faire face aux risques émergents et aux menaces potentielles est une priorité de plus en plus pressante et dont les implications pour le pays et la sécurité sous-régionale sont plus préoccupantes qu'on ne veut bien l'admettre.

2.2. Les acteurs de la sécurité maritime face aux enjeux sécuritaires

Plusieurs acteurs contribuent à la sécurité maritime, consistant à la fois à prendre en compte les risques inhérents à la navigation en mer, et à considérer les enjeux de sûreté, c'est-à-dire la protection contre les actes malicieux visant les navires. Ils relèvent de plusieurs administrations impliquées dans l'Action

de l'État en Mer ayant des missions de sécurité et de sûreté maritimes, telles que la marine nationale, la gendarmerie maritime, la police maritime, la douane maritime ou encore le poste de l'administration forestière et environnementale. D'après l'arrêté de mai 1976 du ministère de la défense nationale du Togo, deux catégories de missions lui sont confiées. La première est de garantir la souveraineté nationale à travers la défense des côtes contre toute agression venant de la mer. À cet égard, la marine opère en mer et se préoccupe surtout de la défense nationale. La deuxième est le service public et l'assistance maritime. Cette catégorie concerne la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer, ainsi que la protection de l'environnement marin. Le décret de 2008 portant organisation générale de la marine nationale, spécifie ses missions. À cet effet, la marine nationale prépare et assure, par la force armée, la défense des eaux sous juridiction togolaise. Outre cette mission traditionnelle de défense, la marine nationale assure diverses missions, notamment, la protection en mer des intérêts du Togo, la protection des points sensibles et la participation aux actions d'intervention sur le territoire national, et d'autres missions de service public en mer. Pour un officier de la marine nationale, dans un extrait d'entretien du 22 août 2024, à Lomé :

La marine nationale est un acteur majeur de la sécurité maritime face aux menaces maritimes. Elle traite de tout ce qui touche au monde de la mer, visant à faire face aux agressions et menaces sur le territoire national et assurer sa souveraineté. Les critères de souveraineté ne se situent pas qu'à terre : le contrôle des voies maritimes et des ressources naturelles se révèlent cruciaux.

En outre, la marine nationale met en œuvre la composante océanique de la dissuasion avec ses patrouilleurs et ses vedettes. À cette mission de dissuasion, s'ajoutent les missions d'action tant en prévention qu'en projection de forces. La prévention consiste en un contrôle des espaces maritimes fondé sur un pré-positionnement de bâtiments sur ses zones d'intérêt, notamment

le port de Lomé, la Société nouvelle des phosphates du Togo (SNPT) et l'ensemble de la zone économique exclusive (ZEE). La marine togolaise fait respecter les lois régissant le trafic des stupéfiants, des cigarettes, du poisson et d'autres produits de contrebande passant dans leur ZEE. Elle appuie aussi les efforts de protection de l'environnement qui interdisent la pêche illégale, le rejet de déchets et diverses formes d'exploitation destructrice des ressources. La lutte contre la piraterie est de plus en plus le biais par lequel la marine nationale signale sa raison d'être, du moins aux yeux du grand public et de la communauté internationale. En effet, le Togo se distingue par son implication exemplaire dans la lutte contre la piraterie maritime qui sévit dans le golfe de Guinée et qui est un frein au commerce par voie maritime.

De plus, en fonction de ses moyens et de ses objectifs, la marine nationale peut opter pour des stratégies de projection afin d'aller veiller aux intérêts lointains et issus de l'interdépendance complexe de la maritimisation ou pour une stratégie de déni d'accès, fondée sur la protection ou la contestation. Cette dernière est particulièrement intéressante dans le contexte de la non délimitation des frontières maritimes entre le Togo et ses voisins.

Également, les fonctions de politique étrangère de la marine se manifestent par des visites officielles ou de courtoisie dans les pays avec lesquels se développent des relations de défenses et qui préparent généralement de véritables coopérations. À cet effet, un officier de la marine nationale explique, dans un entretien du 17 septembre 2024, que :

Des exercices navals, comme des entraînements communs accompagnent souvent ces visites afin de renforcer la connaissance mutuelle et une certaine interopérabilité. Il y a des exemples d'exercices comme ceux *Obangamé Express* et *Grand Africa Nemo* qui se déroulent annuellement dans chaque pays du golfe de Guinée, dans le but de développer les capacités des marins et de

sécuriser le territoire marin de la zone. Dans ce sens, la marine devient un instrument important de mise en œuvre de la politique étrangère.

Toutefois, ces activités maritimes ne représentent qu'une infime partie des engagements que doit tenir la marine nationale togolaise en matière de sécurité et de sûreté. Une composante bien plus importante de sa mission relève de ses responsabilités « d'État côtier », « d'État du port » et « d'État du pavillon », que porte, au profit du ministère chargé de l'économie maritime, la direction des affaires maritimes (DAM). L'action de la DAM consiste à :

- élaborer les réglementations relatives à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution par les navires professionnels, et veiller à leur application ;
- s'assurer des bonnes conditions de vie des gens de mer à bord des navires ;
- organiser et animer l'inspection des navires, au titre des contrôles par l'État du pavillon (navires professionnels togolais) et des contrôles par l'État du port (navires étrangers en escale dans les ports togolais) ;
- déterminer les orientations générales et la réglementation en matière de signalisation maritime, de dispositifs d'aide à la navigation ;
- organiser la mission de recherche et de sauvetage en mer et élaborer la réglementation de la surveillance de la navigation maritime.

Aussi la direction de la police nationale intervient-elle dans la sécurité et la sûreté maritimes et portuaires. Le commissariat spécial de police du port de Lomé assure la police judiciaire et administrative dans la zone portuaire, veille au maintien et au rétablissement de l'ordre public, puis collecte des renseignements. Aussi le service d'Interpol du port fournit-il une expertise et tout un éventail de service au pays par l'identification de la destination des véhicules en transit ainsi que la recherche et

la saisie des véhicules volés. Comme l'indique un officier de police du commissariat du port le 22 septembre 2024, à Lomé :

La prévention et la répression des vols opérés au détriment du commerce maritime sont une question récurrente au Port Autonome de Lomé. La police portuaire désigne bien ce dispositif destiné à « gouverner » l'espace portuaire afin d'assurer son bon ordre et la sécurité, en son sein, des biens et des personnes. Elle est chargée de surveiller l'entrée et la sortie des personnes et des biens, de garder les bâtiments, la compétence et application des amendes.

Suivant le décret n° 2016-001/PR du 13 janvier 2016 portant réorganisation de la gendarmerie nationale, le groupement de la gendarmerie maritime est chargée d'exécuter des missions de police administrative, de police judiciaire et de police militaire dans l'espace maritime national, sur le littoral, sur les bases navales, et dans les domaines portuaires. Il exerce, en outre, des missions spécifiques de sûreté et de sécurité maritimes et portuaires, conformément aux lois et règlements en la matière. Il participe à la lutte contre la piraterie en mer, à la protection et à la défense des approches maritimes, des domaines portuaires et des bases navales, conformément aux plans de protection et de défense établis par l'autorité militaire. Comme le confirme ce discours d'un officier de la gendarmerie le 22 septembre 2024 à Lomé :

La gendarmerie maritime est un corps militaire formée dans les opérations maritimes et portuaires et présente dans les installations et la zone portuaires pour y assurer ses missions historiques de protection et de sécurité. Elle s'adapte pour répondre aux nouveaux risques identifiés comme l'explosion qui est intervenue le 12 mars 2024 à bord du navire Déborah au Port Autonome de Lomé qui a occasionné beaucoup de dégâts. Elle est engagée dans la sécurisation des flux maritimes au port, que ce soit pour les transports de marchandises, d'hydrocarbure, ou de passagers. Elle traque également les cybers délinquants du monde maritime.

Composante essentielle du dispositif garantissant la souveraineté du Togo dans l'Océan Atlantique, son emploi procède de la mise en œuvre de la politique de sécurité intérieure et de la politique de défense en lien avec le milieu maritime

2.3. Unité spéciale de garde-côtes togolaise : une nouvelle stratégie organisationnelle

Face aux enjeux de sécurité publique, le renforcement de l'intégration du dispositif de l'action de l'État en mer devenait plus qu'une nécessité. L'alternative à la coordination des moyens de différentes administrations sectorielles est la constitution d'une administration spécifique, regroupant moyens et compétences, chargée de gérer les approches maritimes.

En effet, au seul niveau national, les moyens à mobiliser pour les acteurs de la sécurité maritime (marine, douane, gendarmerie, police, environnement, affaires maritimes) devenaient hors de portée budgétaire. Le choix de la création de l'Unité spéciale des garde-côtes togolaise est donc cohérent. En outre, étant donné le rôle de la gendarmerie maritime, de la police ou de la douane maritime dans l'application de la loi, la protection de l'environnement et la sécurité, leurs bâtiments doivent pouvoir mener des activités de recherche et sauvetage et effectuer des patrouilles dans les eaux côtières, les lacs et les cours d'eau. Ces bâtiments comprennent des patrouilleurs et des vedettes pour les patrouilles de surveillance des ports et les activités d'interception près du littoral. Comme l'atteste cette analyse d'un cadre du Haut conseil pour la mer, à Lomé le 27 juillet 2024 :

Le principe qui préside à cette constitution est le rassemblement sous une même autorité, avec un encadrement formé par la marine et ayant subi une spécialisation dans chaque axe d'action de cette Unité, des personnels issus : des missions de service public de la marine nationale, de la gendarmerie maritime, de la police, des affaires maritimes et des douanes. Ainsi, la réunion de ces moyens sous une même autorité spécialisée devra faciliter la passation

des commandes de navires et aéronefs et une diminution des prix par allongements des séries et concentration des achats, surtout si on débouche à terme sur la notion de garde-côtes, telle que définie dans le décret portant sa création.

Les bâtiments pour la sécurité maritime sont extrêmement coûteux et mobilisent plusieurs compétences pour leur utilisation et entretien. Il est indispensable d'en optimiser le rendement et de réduire les dépenses. L'Unité spéciale des garde-côtes togolaise (USGCT) est donc le cadre idéal de mutualisation des moyens et des différentes expertises de l'action de l'État en mer au Togo, comme il en existe dans plusieurs pays africains. Par son caractère paramilitaire, l'USGCT, qui dépend du ministère de la sécurité et de la protection civile, se distingue ainsi de l'affiliation institutionnelle de la marine nationale qui a des identités et des structures clairement militaires.

Au plan gouvernemental, la coordination de l'action de l'État en mer relève de la compétence du Haut conseil pour la mer, qui dépend directement de la présidence de la République. L'expérience démontre que ce mode d'organisation, qui bénéficie du savoir-faire et des moyens utilisés par chaque administration, présente le meilleur rapport coût/efficacité. Il n'est donc pas envisagé de le modifier. S'il diffère, dans la forme, du modèle des garde-côtes mis en place par les pays voisins francophones (Bénin, Côte d'Ivoire), il s'en rapproche sur le fond, étant la clé de voûte du système coordination et de mutualisation des moyens sous une autorité unique.

Au-delà d'une meilleure connaissance des moyens budgétaires consacrés à l'Action de l'État en Mer, une réflexion commune sur les méthodes de travail est indispensable pour améliorer la synergie entre les administrations et mieux définir le rôle de chacune d'entre elle. Il s'agit de déterminer notamment l'intérêt d'une présence prolongée en mer par rapport à des interventions plus ponctuelles, les zones prioritaires de surveillance ou encore le recours aux nouvelles technologies et

aux contrôles à terre. Cette réflexion sur les méthodes implique un meilleur partage des informations et du renseignement, souvent à l'origine des opérations en mer.

Pour un agent de la préfecture maritime, le 29 juillet 2024, à Lomé :

Le problème de l'interface terre-mer rend nécessaire une coordination accrue avec la gendarmerie maritime mais aussi avec les moyens de la sécurité civile intervenant pour le sauvetage. Mais, les moyens mis sur la zone côtière en cas d'accident ne sont pas toujours connus du préfet maritime.

Dans ce dernier cas, ce sont davantage les procédures d'informations qui sont en cause et qui nécessitent d'améliorer les échanges entre les administrations compétentes à terre et en mer.

3. Discussion des résultats

La situation qui prévaut dans le golfe de guinée ayant un besoin de réformer le secteur de la sécurité maritime permet d'entreprendre un changement organisationnel. Les résultats de la recherche révèlent donc la nécessité de création d'une entité qui puisse collaborer avec toutes les organisations civiles, ce qui n'est pas le cas de la marine nationale qui ne peut tisser de partenariat qu'avec les autres composantes des forces armées (armée de l'air ou armée de terre). L'importance de réformes du secteur de la sécurité maritime pour rendre plus efficace et responsable la prestation, le contrôle et la gestion des services de sécurité est largement corroborée par la littérature existante. DCAF (2023) indique que le renforcement de la capacité des États de surveiller correctement leurs territoires maritimes est un aspect important de la réforme du secteur de la sécurité maritime. Pour A. Vogel (2011), la sécurité du domaine maritime est devenue un sujet d'actualité, avec des menaces qui se manifestent de plusieurs façons, ce qui nécessite de se concentrer

sur la question de savoir comment concevoir une utilisation responsable du domaine maritime.

Puisqu'il s'agit d'une question d'intérêt commun, la sécurité maritime a donné lieu à cette réforme visant à la mise en place d'un nouveau cadre juridique et institutionnel de coopération. Par ses acceptions multiples (C. Bueger, 2015), la diversité des acteurs qu'elle embrasse (C. Bueger et T. Edmunds, 2017) et les enjeux socio-économiques, environnementaux et politiques qu'elle soulève (P. Royer, 2014, A. Louchet, 2014, B. Germond et A. D. Mazaris, 2019), la sécurité maritime intéresse la sociologie des organisations, notamment autour de l'étude de la construction des échelles de sa gouvernance et des relations de pouvoir dans l'espace qu'elle implique (S. Domergue, 2020).

Ainsi, l'État togolais, dans sa mission régalienne de la protection de ses espaces maritimes, de son littoral et de ses ports, devra mettre en place un modèle propre multi moyens qu'est l'unité spéciale de garde-côte. C'est ce que des auteurs comme A. Vogel (2009) et B. de Tréglodé et É. Frécon (2020) ont analysé. Pour A. Vogel (2009), les États africains éprouvent des difficultés à parer aux menaces maritimes en raison d'un décalage entre leurs structures de sécurité et les défis à relever. Pour remédier à la situation, l'auteur propose de valoriser les capacités des garde-côtes requises par ces menaces et établir un ensemble de partenariats qui permettraient de lutter efficacement contre ces risques. B. de Tréglodé et É. Frécon (2020) ont plutôt montré qu'en raison du fait que la paix ne repose plus sur l'équilibre des forces, la réflexion devrait se tourner peu à peu vers la « sécurité humaine ».

En mer, et en écho à cette tendance de fond au sein des relations internationales, G. Till (2018) a distingué d'abord les « marines modernes », qui prolongent au large une vision réaliste des relations internationales, fondée sur l'intérêt propre de chaque État, dès lors peu enclin à la coopération. Ensuite, il singularise les « marines post-modernes », plus libérales et tournées vers la protection des biens communs de l'humanité, en

lutte contre les ennemis du genre humain. En tout état de cause, le phénomène d'entrave à la liberté des mers constitue de très loin la source d'insécurité la plus problématique pour les États. Les risques et menaces en mer les plus couramment cités comme la piraterie et le brigandage maritime, la pêche illégale non reportée et non régulée (INN), le terrorisme maritime et autres activités de nature criminelles ne sont que les sous-produits de cette question fondamentale qui est pour les États de pouvoir contrôler leur domaine maritime mais aussi de veiller à la libre navigation sur les mers (M. Péron-Doise, 2020).

Conclusion

La recherche a permis de mettre en évidence la nouvelle stratégie organisationnelle de la sécurité maritime au Togo. Celle-ci intègre dans son modèle organisationnel à la fois des administrations dotées de moyens de surveillance préexistantes, mais également des modèles managériaux. Dans la mesure où elle peut fédérer les nouvelles tendances liées à la sécurité maritime (contraintes juridiques, écologiques, attentes des usagers de la mer, citoyenneté et responsabilité, etc.), l'Unité spéciale des garde-côtes togolaise semble être une réponse non dénuée d'intérêt pour répondre aux sollicitations de plus en plus pressantes de la sécurité maritime.

Dans cette perspective, la nouvelle organisation peut être appelé à devenir un véritable nouveau modèle organisationnel de l'Action de l'État en Mer et constituer de fait un nouveau paradigme managérial de la sécurité maritime au Togo.

Références bibliographiques

- BUEGER Christian, 2015, « Qu'est-ce que la sûreté maritime ? », In *Politique maritime*, n°53, p. 159-164.
- BUEGER Christian & EDMUNDS Timothy, 2017, « Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies », In *International Affairs*, vol. 93, n°6, p. 1293-1311.

- BUEGER Christian, EDMUNDS Timothy & RYAN Bryan James, 2019, « Maritime security: The uncharted politics of the global sea », In *International Affairs*, vol. 95, p. 971-978. [En ligne] <https://doi.org/10.1093/ia/iiz145>
- CROZIER Michel & FRIEDBERG Erhard, 2014, *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil.
- DAVID Charles-Philippe & SCHMITT Olivier, 2020, *La guerre et la paix : approches et enjeux de la sécurité et de la stratégie*, Paris, Presses de Sciences Po.
- DCAF – Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité, 2023, *La gouvernance et la réforme du secteur de la sécurité maritime*, Série de documents d'information sur la RSS, Genève.
- DOMERGUE Stéphanie, 2020, « La construction des échelles de la sécurité maritime dans un contexte d'intégration régionale : le cas de la grande région Caraïbes et ses façades Atlantique et Pacifique », In *Cybergeo : European Journal of Geography*. [En ligne] <http://journals.openedition.org/cybergeo/35486>
- DOMERGUE Stéphanie, 2024, « Notion en débat : sécurité maritime », In *Géoconfluences*, [En ligne] <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/securite-maritime>
- FRÉCON Étienne, 2014, « Les marines nationales, définitions et redéfinitions de leurs missions dans le monde, après la Guerre froide », in *Géoconfluences*, [En ligne] <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/articles-scientifiques/les-marines-nationales>
- GERMOND Bastien & MAZARIS Aristides Dimitrios, 2019, « Climate change and maritime security », in *Marine Policy*, vol. 99, p. 262-266.

- GOUVELLO LE Romain & SIMARD François, 2024, *Vers une économie bleue régénérative. Une cartographie de l'économie bleue*, Gland, IUCN.
- JOHNSON-ANSAH Alexander, 2021, « Aspects juridiques de la lutte contre la pêche illicite au Togo », In *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, T. XXXIX, p. 131-149.
- LOUCHET André, 2014, *La planète océane : précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin.
- PÉRON-DOISE Marianne, 2020, « Sécurité maritime : un enjeu stratégique croissant pour les États », In *Areion24*, [En ligne] <https://www.areion24.news/2020/03/12/securite-maritime-un-enjeu-strategique-croissant-pour-les-etats/>
- ROYER Philippe, 2014, *Géopolitique des mers et des océans : qui tient la mer tient le monde*, Paris, Belin Éducation.
- TILL Geoffrey, 2018, *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*, Londres, Routledge.
- TRÉGLODÉ Barthélemy de & FRÉCON Étienne, 2020, *La diplomatie des garde-côtes en Asie du Sud-Est*, Étude n°73, Paris, IRSEM.
- VOGEL Adrien, 2009, *Marine et garde-côtes : définir les rôles des forces africaines chargées de la sécurité maritime*, Washington, Centre d'études stratégiques de l'Afrique.