



Thinking Africa

## NOTE DE RECHERCHE

### LE GOLFE DE GUINÉE

#### *Inflation criminelle et stratégies institutionnelles*

Alphonse Zozime TAMEKAMTA

*Doctorant en Histoire des relations internationales  
Université de Yaoundé I (Cameroun)*

tamekamta@yahoo.fr

.....

*Après des études d'Histoire et de Science politique à l'École Normale Supérieure de Yaoundé et aux Universités de Yaoundé I & II, Alphonse Zozime Tamekamta attend, depuis 2010, de soutenir une Thèse pour le Doctorat en Histoire intitulée « Les fondements économiques et culturels des crises sociopolitiques en zone CEMAC (1960-2010) ». Membre-expert au ROP (Montréal), Chercheur associé au GRIP (Bruxelles) et Chercheur à Thinking Africa (Abidjan)..., ses recherches portent sur l'intégration régionale, la gouvernance, les conflits et problème de sécurité, la médiation etc. Il a acquis, par ailleurs, une solide expérience dans l'analyse politique et la veille stratégique en Afrique centrale à travers une collaboration avec divers instituts de recherche internationaux. Auteur d'une douzaine d'articles scientifiques, il a publié cinq ouvrages chez l'Harmattan et un recueil de poèmes chez Edilivre*

## INTRODUCTION

Le golfe de Guinée, zone intermédiaire entre l'hémisphère Nord et l'hémisphère Sud, est en quelque sorte le gisement considérable convoité par toutes les puissances sur la route maritime internationale (Europe, Amérique, Afrique et Asie). Soumis à de multiples usages (route de la soie et de la pacotille, zone de prélèvement des taxes et d'accumulation des richesses halieutiques et énergétiques, etc.) pendant plusieurs décades, cet espace a fait l'objet d'une pré-privatisation par les «seigneurs de l'eau»; c'est-à-dire les criminels de l'eau. La convergence des intérêts géopolitiques, géostratégiques et géoéconomiques que revêt cette zone, à la confluence des Afriques centrale et occidentale, paraît avoir été mal prise en compte dans l'élaboration des politiques sécuritaires des États riverains. Ceux-ci, assimilés aux thalassocraties grecques (c'est-à-dire des empires imparfaits), sont des lieux de sédimentation du «mauvais» génie humain, faisant du golfe de Guinée l'une des plus dangereuses zones maritimes au monde (avec le golfe d'Aden et le Sud-est asiatique), selon le Bureau maritime international (BMI). Au fur et à mesure que les nouveaux gisements de pétrole étaient découverts, l'intérêt des pays grands consommateurs des produits pétroliers s'accroissait, autant que les officines de piraterie. La cote d'alerte, franchie au début des années 2010, et les multiples interpellations de la communauté internationale ont ainsi motivé la tenue du premier sommet conjoint des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG sur ce sujet. À l'heure où les regards sont tournés vers d'autres défis (notamment la lutte contre Boko Haram), où l'accalmie des pirates et l'élection de Muhammadu Buhari au Nigeria (épisode de la piraterie dans le golfe de Guinée) laissent présager une remise en scène du delta du Niger et la recrudescence des actes de vol en mer, cette réflexion se propose de questionner les manèges licites (politiques, juridiques, sécuritaires etc.) et illicites dont fait l'objet le golfe de Guinée. Aussi, se propose-t-elle d'analyser la pertinence des conventions en vigueur et la portée des initiatives prises au sommet de Yaoundé en juin 2013.

**MOTS-CLÉS :** golfe de Guinée, piraterie, vol, sécurité, paix, développement.

## I- LE GOLFE DE GUINÉE ET SON PORTRAIT GÉOPOLITIQUE ET GÉOSTRATÉGIQUE

*A- Le golfe de Guinée entre géographie mouvante et exploitation déclinante*

### 1- Une localisation plurielle

Le golfe de Guinée n'offre pas une définition et une localisation unanimes. Il s'agit de la partie de la mer qui s'enfoncé dans la terre. Plus prosaïquement, c'est l'ensemble des pays d'Afrique qui ont une ouverture sur l'océan Atlantique. L'Organisation hydrographique internationale propose une définition moins restrictive. Pour elle, le golfe de Guinée désigne un grand arc de cercle qui part du cap des Palmes (Libéria) jusqu'au cap Lopes (Gabon). La FAO, quant à elle, assimile le golfe de Guinée à la zone de l'Atlantique Sud-est. Du point de vue géographique, le golfe de Guinée désigne l'ensemble des pays situé autour de la Guinée Équatoriale dont le Nigeria, le Cameroun, le Gabon et le Congo-Brazzaville.

Du point de vue culturel, le golfe de Guinée renvoie à la zone de convergence des Afriques anglo-saxonne et latine ; c'est-à-dire hispanophone, anglophone, francophone et lusophone.<sup>1</sup> Aussi, cette zone se situe-t-elle à la confluence des civilisations bantoue (forestière) et sahélienne à travers lesquelles les religions (christianisme, islam et animisme) cohabitent difficilement. Au plan institutionnel, le golfe de Guinée désigne un espace politique englobant, régie par les législations séparées portant création de la Communauté économique et douanière des États de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO)<sup>2</sup>, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)<sup>3</sup> et la Commission du golfe de Guinée (CGG)<sup>4</sup>.

1. Côte Damien Georges Awoumou, «Le golfe de Guinée face aux convoitises», communication à la 11<sup>e</sup> Assemblée générale du CODESRIA sur le thème : «Repenser le développement : au-delà de l'impasse, des alternatives», 6 au 10 décembre 2005, Maputo (Mozambique), consultable sur [www.codesria.org](http://www.codesria.org).

2. La CEDEAO a été instituée par le traité du 28 mai 1975 à Lagos et comprend : le Bénin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée-Conakry, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

3. Le traité instituant la CEEAC a été signé à Libreville en 1983. Les pays membres sont : le Tchad, la RCA, le Cameroun, la Guinée Équatoriale, le Congo-Brazzaville, le Gabon, le Burundi, la RDC, l'Angola, Sao Tomé et Principe et la Rwanda (le Rwanda s'est retiré de la CEEAC en 2010 et l'a réintégré en décembre 2014).

4. La CGG a été instituée par le traité du 3 juillet 2001 à Libreville et le siège est à Luanda (Angola). Son opérationnalisation remonte à mars 2007. La CGG compte 8

## 2- Une appétence politique croissante des acteurs pluriels

Le golfe de Guinée est également assujéti à plusieurs usages. L'orientation donnée à cette réflexion privilégie non pas le traitement public de l'espace géoéconomique qu'est le golfe de Guinée, mais son exploitation illicite en segments de non droit par des criminels. Autrement dit, il s'agit d'inscrire la piraterie au cœur de l'interprétation classique des données politiques de structuration de la puissance, partant des activités des marins méditerranéens (romains et algériens) née des décombres des empires romain et turc-ottoman jusqu'à sa généralisation autour des côtes africaines. C'est dire que la piraterie maritime, pendant plusieurs décennies au début des Temps modernes, paraît avoir été utilisée comme un instrument de construction de la politique de puissance des pays côtiers.

À l'issue des indépendances africaines et face aux attermolements juridiques et politiques des jeunes États, la crise du « Léviathan Hobbesien » et la bipolarisation aidant, la piraterie a été apparue sur les côtes occidentales et centrales de l'Afrique. Deux illustrations peuvent étayer cette démonstration. La première porte sur la crise de l'État du Nigeria et les soulèvements identitaires des peulhs Ibos (autrement appelés Biafra) en 1967. Contestant la redistribution du bénéfice de la manne pétrolière ou la part congrue octroyée à leur zone et revendiquant officiellement leur indépendance, les rebelles tribaux, mués au début de la décennie 1980 en Mouvement pour l'émancipation du Delta du Niger (MEND) et rejoints plus tard par le *Bakassi Freedom Fighters* (BFF), ont essaimé sur les côtes maritimes du Nigeria, multipliant moyens nautiques, armes sophistiquées et tactiques de guérilla. Les palétuviers et les mangroves, végétation de cette zone, difficilement accessibles aux bateaux de guerre, ont constitué l'asile stratégique de ces gangs aux cagoules noires.

La deuxième illustration concerne l'Angola, ancienne colonie portugaise devenue indépendante en 1975. Les habitants de l'enclave de Cabinda, zone de

---

États membres de l'Afrique centrale (Angola, Cameroun, Congo-Brazzaville, Gabon, Guinée Équatoriale, République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe) et de l'Afrique occidentale (Nigeria). Cette Commission a pour mission de faciliter les consultations régionales à l'effet de prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de la délimitation des frontières maritimes et de l'exploitation économique et commerciale des ressources naturelles à l'intérieur des frontières nationales. Mais, la mission principale de la CGG est la gestion des problèmes de sécurité maritime.

localisation des plates-formes pétrolières, s'estimant lésés dans la répartition des rentes, avaient tôt fait de proclamer une identité distincte (indépendance) de l'ensemble angolais. Durant la guerre civile post-indépendance (1975-2002), le Front de libération de l'enclave de Cabinda (FLEC) et l'Union pour l'indépendance totale de l'Angola (UNITA), organisations pro-occidentales soutenues par les États-Unis, avaient lancé des attaques contre les installations pétrolières françaises (Elf et Total en l'occurrence) situées sur le littoral<sup>5</sup>. Malgré la suspension du soutien américain à ces organisations depuis les attentats du 11 septembre 2001, le caractère alléchant des activités illicites et les rackets grâce auxquels elles finançaient leurs activités, n'ont pas décliné. Le transport maritime des hydrocarbures et des marchandises est ainsi devenu, dans l'un ou l'autre cas, une source d'enrichissement et d'accumulation des devises pour les gangs organisés des côtes angolaises et nigérianes.

Au demeurant, est né un micro-nationalisme économique et/ou identitaire revendicatif dans quelques pays du golfe de Guinée. Celui-ci est subséquent à la réduction du contrôle militaire de certains espaces et à l'émergence d'espaces maritimes vides qui échappent au contrôle de la puissance politique publique. En conséquence, se développent le gangstérisme maritime et la polycriminalité qui mettent parfois en sursis l'enjeu géostratégique qui se conçoit dans ladite zone.

## B- Le golfe de Guinée dans la géostratégie locale, régionale et mondiale

### 1- Un réservoir d'hydrocarbures et de richesses variées

Le golfe de Guinée est avant tout réputé pour son important potentiel énergétique. Le pétrole constitue, en effet, sa première ressource naturelle. C'est la principale région pétrolière d'Afrique qui offre quatre avantages comparatifs :

- Les gisements, *off shore* pour l'essentiel, sont situés en haute mer, donc à l'abri des turbulences politiques ;
- Sa faible teneur en souffre ;
- Le climat qui facilite les opérations d'extraction au large des côtes ;
- Les installations pétrolières sont situées à deux semaines des principaux ports américains<sup>6</sup>.

---

5. Marc-Louis Ropivia, « Criminalité et activités illicites dans le Golfe de Guinée : Interprétation, critique et typologie » in Joseph-Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, PUA, 2010, p. 226.

6. La conférence de l'*Institute for Advanced Strategic and Political Studies* (IASPS) tenue le 25 janvier 2002 à

À titre d'illustration, le golfe de Guinée héberge à ce jour l'un des plus grands gisements de pétrole *off-shore* connus au monde, qui représente jusqu'à 24 milliards de barils de réserves prouvées, soit à lui seul, 4,5 % des réserves mondiales. Tous les pays de cette zone ou presque sont ainsi pourvus de l'or noir et des gisements nouveaux sont découverts chaque jour. De la Sierra Leone à l'Angola, la nappe pétrolière s'épaissit et s'approfondit de jour en jour. Exception faite de quelques pays qui connaissent une stagnation de leur production, de nombreux pays sont en pleine ère pétrolière. Le tableau ci-dessous en donne une illustration.

Tableau 1 : Production du pétrole brut de quelques pays du golfe de Guinée entre 1995 et 2010 (en millions de tonnes).

	Cameroun	Congo-Brazzaville	Gabon	Guinée Équatoriale	Tchad
1995	5,4	9,1	18,1	0,3	-
1996	5,1	10,3	18,3	0,9	-
1997	5,5	11,6	18,5	3,0	-
1998	5,9	12,6	17,6	4,1	-
1999	6,2	13,1	15,6	5,1	-
2000	5,8	13,1	13,6	5,9	-
2001	5,5	12,1	12,9	9,7	-
2002	5,2	11,9	12,6	11,5	-
2003	5,0	11,2	12,3	12,4	1,3
2004	4,5	12,3	10,9	16,5	10,7
2005	4,422	12,7	11,5		
2006	4,619	13,5	11,7		
2007	3,710	11,5	11,5		
2008		12,9	11,8		
2009			13,8		
2010			12,4		

Source : Commission économique pour l'Afrique, Bureau Afrique centrale, *Les économies de l'Afrique centrale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2004, p. 329.

Au-delà de ces données, le Ghana est entré dans la cour des producteurs du pétrole en 2007 après la découverte du gisement de Jubilee (1,8 milliard de

Washington (après les attentats du 11 septembre 2001) par l'*African Oil Policy Initiative Group* (constitué des membres de l'administration, du Congrès, du Département d'État et des compagnies pétrolières) mettait en garde le gouvernement américain sur les risques qu'il courait à continuer à importer le pétrole du Moyen-Orient (15 % de la consommation américaine provenait, à cette époque, de l'Arabie Saoudite). Bien avant, le Plan énergétique national élaboré en 2001 prévoyait qu'en 2015, 25 % des besoins pétroliers américains devraient être satisfaits par le marché africain, et prioritairement le golfe de Guinée.

barils de réserves prouvées et 3,5 milliards USD de recettes pétrolières cumulées en 2013 selon le FMI), la Côte d'Ivoire et le Liberia un peu plus tard.<sup>7</sup>

La jubilation du brut ici s'accompagne toujours du discours permanent officiel qui évalue à 70 % la part du golfe de Guinée dans la production pétrolière totale de l'Afrique et à 70 % la part des réserves mondiales de coltan<sup>8</sup>. À l'horizon 2020, la production pétrolière du golfe de Guinée dépassera celle du golfe Persique<sup>9</sup>. Bien plus, le golfe de Guinée offre une gamme dense de ressources minières et énergétiques parmi lesquelles la bauxite, l'or (Cameroun, Gabon), le fer (Cameroun, Gabon), le gaz naturel, le manganèse, l'uranium, le méthanol, le cobalt (50 % des réserves mondiales), le cuivre (10 % des réserves mondiales), le diamant (30 % des réserves mondiales) etc.

Bien plus, les forêts guinéennes, parallèles au littoral côtier, s'étendent sur près de 11 pays (Angola, Gabon, Congo-Brazzaville, Cameroun, Guinée Équatoriale, Nigeria, Ghana, Côte d'Ivoire etc.). Elles représentent un important bassin de la biodiversité mondiale avec la plus grande diversité des mammifères (551 espèces sur les 1150 que compte le continent africain). Elles contiennent également plus de 12 000 espèces végétales dont 3 200 espèces végétales thérapeutiques et 200 espèces d'oiseaux.<sup>10</sup> Évaluées à 650 millions d'hectares, les forêts guinéennes constituent le deuxième plus grand massif forestier de la planète, après l'Amazonie. C'est un instrument naturel de choix, un poumon vert pour l'équilibre des climats de la planète.

Aussi, les eaux du golfe de Guinée sont-elles réputées riches en ressources halieutiques. En effet, elles offrent jusqu'à 600 000 tonnes de poissons par an, pour des réserves estimées à 1,55 milliard de tonnes.

7. Michael Pauron, «La fièvre de l'or noir s'empare du Golfe de Guinée», [www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com) du 1<sup>er</sup> décembre 2010.

8. Ndinga Amougou, «Golfe de Guinée : une région bénie des dieux», *Cameroon Tribune*, n° 10366/6567 du 20 juin 2013, p. 5.

9. Alassane Dramane Ouattara, président en exercice de la CEDEAO, allocution à l'ouverture du sommet sur «La sûreté et la sécurité maritime dans le golfe de Guinée», Yaoundé, 24 juin 2013.

10. Etienne Colins Kana, Jean-Pierre Nghonda, Athanase Bopda, «L'économie forestière dans le golfe de Guinée : jeu d'intérêts ou gestion durable?», Communication au colloque sur le thème «Mondialisation : enjeux et jeux dans le golfe de Guinée», Université de Yaoundé II, 21-23 juillet 2005.



Enfin, le golfe de Guinée recèlerait près de 60 % des réserves de terres arables dans le monde.

## 2-UNE AIRE ÉCONOMIQUE PRIORITAIRE DES ÉTATS

La configuration actuelle du golfe de Guinée dégage plusieurs enjeux. L'enjeu économique y semble prioritaire car sa situation géographique et les principales ressources dont il regorge assurent l'enrichissement des acteurs étatiques et internationaux. Ainsi, l'ouverture maritime des pays du golfe (voir tableau ci-dessous) en fait une zone de prédilection économique.

Tableau 2 : Ouverture maritime de quelques pays du golfe de Guinée.

	<b>Superficie (km2)</b>	<b>Dont superficie des eaux territoriales (km2)</b>	<b>Façades maritimes (mille nautiques<sup>1</sup>)</b>
Côte d'Ivoire	322 462	4 460	278
Ghana	238 533	11 000	292
Benin	112 622	2 000	65
Togo	56 785	2 400	30
Nigeria	923 758	13 000	459
Cameroun	475 440	2 730	217
Guinée Équatoriale	28 015	x	160 (partie continentale)
Gabon	257 667	10 000	480
Sao Tomé et principe	964	x	113

Source : Alexis Riols, « Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée », *www.cesm.fr*, 25 juin 2013.

1. 1 mille nautique = 1,852 km.

Zone de forte concentration humaine (230 millions d'habitants au total), le golfe de Guinée rassemble, dans sa partie maritime et territoriale, plusieurs activités (administratives, politiques et économiques). En effet, sept capitales politiques des pays de la sous-région ont une façade maritime (Accra, Lomé, Porto-Novo, Libreville, Luanda, Malabo et Sao Tomé). Huit villes côtières y abritent les capitales économiques (Abidjan, Lomé, Accra, Cotonou, Lagos, Douala, Bata et Pointe-Noire) ainsi que plus d'une dizaine de ports parmi les plus importants de la zone (Abidjan, Accra, Takoradi, Tema, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri, Port Harcourt, Pointe-Noire, Matadi, Malabo et Kribi en construction)<sup>11</sup>. L'activité portuaire et commerciale représente

11. Michel Luntumbue, « Piraterie et insécurité dans

pour ces pays le principal réservoir en devises : 80 % du PIB du Nigeria, 70 % du Benin, 42 % du Cameroun, 5 % du Burkina Faso et du Niger etc. Aussi, le golfe de Guinée est-il la voie incontournable des navires qui transportent les marchandises importées et les hydrocarbures exportées des pays de la zone. Dans ce sillage, la région est dans la ligne de mire des États-Unis. L'Afrique, surtout subsaharienne, intéresse de plus en plus les investisseurs américains. En 2012, les États-Unis ont exporté vers l'Afrique des céréales pour 1,7 milliard USD (soit une hausse de 31 %), des véhicules et pièces détachées pour 3,5 milliards USD (soit une hausse de 42 %), des machines pour 4 milliards USD (soit une hausse de 15 %)<sup>12</sup> etc.

## 3-UN ESPACE AU CŒUR DES ENJEUX SÉCURITAIRES ET DE SOUVERAINETÉ

La stabilité des pays du golfe de Guinée dépend étroitement de la capacité des États concernés à concevoir des réponses idoines pour faire face à toute menace. Leur existence réelle dépend également de la libre circulation des personnes et des biens sur la terre ferme et dans les eaux, du contrôle des ressources minérales, végétales et animales, de la maîtrise totale des espaces maritimes. L'élaboration d'une bonne législation en matière d'identification de contrôle et de gestion des frontières est, aussi, l'un des défis cruciaux dans le golfe de Guinée. La divergence des intérêts des États littoraux accroît considérablement l'appât du gain. La recherche de l'accès à plus de mètres carrés maritimes et aux ressources qui s'y rapportent, motivent le souci de certains États à étendre leur souveraineté au-delà des législations en vigueur. Ceci soulève la question de la limitation des frontières maritimes dont les querelles restent perceptibles (c'est l'exemple des îlots de Mbanié, de Cocotiers et de Konga disputés par le Gabon et la Guinée Équatoriale ou de la presqu'île de Bakassi<sup>13</sup> jadis disputée par le Cameroun et le Nigeria)<sup>14</sup>.

le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale», *Notre d'Analyse du GRIP*, Bruxelles, 30 septembre 2011, pp.3-4, consultable sur *www.grip.org*.

12. <http://www.howwemadeitinafrica.com> du 26 juin 2013.

13. Pour plus de détails sur l'affaire Bakassi, lire Guy Roger Eba'a, *Affaire Bakassi : genèse, évolution et dénouement de l'affaire de la frontière terrestre et maritime Cameroun-Nigeria (1993-2002)*, Yaoundé, Presses de l'UCAC, 2008 ; Alain Didier Olinga, *L'Accord de Greentree du 12 juin 2006 relatif à la presqu'île de Bakassi*, Paris, L'Harmattan, 2009

14. Jean Lucien Ewangué, « Comment la Guinée Équatoriale défend ses frontières et son pétrole », *Enjeux*, no 28, juillet-septembre 2006, pp. 20-25 ; Lucie Ngono, « Le pétrole et ses enjeux dans le Golfe de Guinée », *Jeune Afrique*

Au regard de ce qui précède, l'on note que la gestion rationnelle des ressources halieutiques, la préservation de l'environnement côtier et des écosystèmes sous-marins, la gestion des ressources énergétiques, le contrôle des flux divers en mer et des frontières constituent, en principe, l'ossature de l'existence des États du golfe de Guinée.

#### 4-UN TRONÇON PRIORITAIRE DANS LA NAVIGATION MARITIME INTERNATIONALE

Environ 90 % des échanges entre l'hémisphère Nord à l'hémisphère Sud se font par voie maritime. Le golfe de Guinée, dans ce sillage, devient le passage obligé pour des navires qui assurent le trafic entre l'Europe et l'Afrique (occidentale, centrale et australe), l'Europe et l'Asie du Sud, l'Asie du Sud et l'Afrique et entre l'Afrique et l'Amérique. Autrement dit, les eaux du golfe de Guinée constituent une voie privilégiée de la navigation maritime internationale. Le contrôle de la totalité des activités qui se déroulent dans les eaux territoriales, la zone économique exclusive ou en haute mer, participe à la maîtrise de la sécurité nationale, à la fois des importateurs et des exportateurs. Le commerce mondial est, en définitive, tributaire de la viabilité et de la fiabilité des voies maritimes, lesquelles sont soumises à une insécurité permanente.

## II- ÉTAT DES LIEUX DE L'INSÉCURITÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

### A- Le crime organisé en mer

#### La piraterie

Le golfe de Guinée est assujéti à un permanent usage illicite. Le crime organisé, pratique délictueuse sans frontière, prospère à l'interstice de l'illégal et de l'immoral, de la mer et de la terre. Plusieurs activités organisées en mer se rapportent aux actes de piraterie. Il peut s'agir de la capture des navires marchands, de la prise d'otages, du braconnage, du pillage des ressources halieutiques, du pompage illégal des ressources pétrolières off shore, etc.

Considérée comme le corollaire de l'hétérogénéité des héritages idéologiques et culturels pré/proto et postcoloniaux, la piraterie maritime correspond à la croissance des échanges maritimes mondiaux. Dans sa conception restrictive, la piraterie est présentée comme étant l'ensemble des actes de déprédation

---

*Économie*, n° 386, février-mars 2012, p. 203. Lire aussi pour compléments, Etanislav Ngodi, *Pétrole et géopolitique en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2008.

commis contre un navire, son équipage ou sa cargaison. Dans un sens plus large, la piraterie renvoie à la capture des navires, à la prise d'otages, au braconnage, au pillage des ressources halieutiques ou au pompage illégal des ressources pétrolières<sup>15</sup>. En résumé, conclut le Politologue congolais, Fweley Diangitukwa,

La piraterie est la conjonction ou la rencontre de quelques facteurs qui agissent concomitamment : la misère de certaines couches d'une population (manque d'emplois entraînant l'oisiveté des gens), la présence de richesses (réelles ou supposées) qui suscitent la convoitise, la présence de ressources naturelles stratégiques (le pétrole par exemple), un passage stratégique (détroit, golfe, lac, fleuve, route, chemin de fer, etc.), des croyances idéologiques ou culturelles qui méconnaissent la morale ou l'éthique et qui valorisent l'acquisition des biens matériels par n'importe quel moyen malhonnête, la présence d'un État faible et une administration corrompue.<sup>16</sup>

Toutefois, sur quels éléments peut-on fonder la patrimonialisation du crime dans le golfe de Guinée, du moins, la prolifération des entreprises criminelles dans cette partie du continent ? L'effervescence pétrolière de la zone considérée semble avoir impacté considérablement sur le quotidien des populations, surtout celles des zones de localisation des richesses. Dès lors, la question de la bonne gestion de cette manne se pose aussi. La dégradation de l'environnement liée à l'extraction des hydrocarbures rend difficile la pratique de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche, seuls moyens de subsistance des populations. L'insuffisance des structures (sanitaires, éducatives), des infrastructures de communication (routes, rails) et la mauvaise répartition des fruits de l'exploitation des ressources du sol créent de nombreuses inégalités sociales (70 % de la population nigériane vit avec moins d'un dollar USD par jour). Privées des retombées de l'exploitation des richesses nationales et récusant l'opacité dans la gestion de ces dernières, les populations concernées capitalisent leurs frustrations et font de la piraterie ? une alternative contre la misère. Les conflits politiques internes ou externes aux États ont également pourvu les gangs en recrues. Face à ce « syndrome

---

15. Justin William Mimbe, « Richesses naturelles et piraterie maritime dans le golfe de Guinée », *Jeune Afrique Économie*, no 386, février-mars 2012, p. 205.

16. Fweley Diangitukwa, « Terrorisme et piraterie dans le Golfe de Guinée : esquisses et solutions » in Joseph-Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, PUA, 2010, p.100.

hollandais»<sup>17</sup>, les sphères criminelles se structurent et se ramifient sous forme de gangs de mafias parfois concurrents. Pourvus du matériel d'appoint et maîtrisant la technologie récente des armateurs occidentaux, ces gangs, tels de pieuvres, essaient sur la côte occidentale et équatoriale de l'Afrique<sup>18</sup>.

Les actes de piraterie maritime, au départ localisés essentiellement sur le littoral du Nigeria et de l'Angola, se sont étendus au Nord du golfe de Guinée. Qu'il s'agisse du chimiquier français Adour et son équipage détourné au large de Lomé le 13 juin 2013 ou du ravitailleur suisse Bourbon Arethuse et du navire américain C-Viking, attaqués le 12 juin 2013 aux larges du Nigeria. Le *modus operandi* des pirates est désormais connu. À défaut d'exiger la rançon pour libérer les otages (équipage), ils désorientent le navire et le vident de tout ou partie de son contenu. En janvier 2013, le Tanker panaméen Itri, capturé devant le port d'Abidjan, a été libéré quelques jours plus tard après que sa cargaison (5 000 tonnes de produits pétroliers raffinés) ait été vidée. Le tableau ci-dessous offre quelques statistiques en Afrique occidentale.

Tableau 3 : Localisation des attaques des pirates (2006-2011).

Pays	Nombre
Nigeria	204
Togo	27
Benin	25
Guinée-Conakry	23
Ghana	17
Côte d'Ivoire	16
Sierra Leone	6
Liberia	3
Guinée-Bissau	1
Total	322

Source : [www.onudc.org](http://www.onudc.org), 2013.

Au total, l'Organisation maritime internationale (OMI) dénombrait, dans le golfe de Guinée, 46 attaques en 2009, 38 en 2010 et 53 en 2011 avec des disparités fortes allant de 25 % recensées au Nigeria à 2 % enregistrés au Cameroun<sup>19</sup>. Pour sa part, le Bureau

17. Cette expression sert à qualifier les effets négatifs qu'engendrent les entrées massives des devises dans un pays grâce à l'exploitation des ressources naturelles.

18. Lire Jean-Bosco Oyono, «La prolifération des entreprises criminelles en Afrique centrale à l'ère globale», *Enjeux*, no 09, octobre-décembre 2011, pp.8-10.

19. Monda Bakoa, «Ces menaces qui planent sur le golfe de Guinée», *Cameroon Tribune* du 21 juin 2013, <http://www.cameroon-tribune.cm>.

maritime international (BMI), en 2012, recensait 966 marins attaqués dans le golfe de Guinée, contre 851 marins au large des côtes somaliennes<sup>20</sup>. Ainsi, pour la première fois, le golfe de Guinée supplantait le golfe d'Aden et l'océan Indien en matière de décompte des actes de piraterie. Entre 2003 et 2008, la *Nigeria maritime Security task force on acts of illegal in Nigeria waters* a dénombré 293 captures de navires.

Ces actes impactent significativement sur les économies des pays d'Afrique occidentale et centrale. Non seulement le trafic portuaire dans la zone concernée a baissé (manque à gagner financier), mais aussi leur compétitivité s'en est trouvée affectée. Ceci s'explique par l'augmentation des assurances qui impacte sur le coût des produits de première nécessité. En définitive, le Bureau maritime international évalue à 5 milliards USD, la perte journalière liée à la pratique de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Car, les activités illicites en mer sont devenues non plus une simple activité intermédiaire mais une véritable industrie qui assure une rentabilité certaine et permet d'accumuler une fortune impressionnante. En effet, les rançons en argent exigées par les pirates ont accru, passant de 600 000 USD en 2007 à près de 5 millions USD en 2011.

#### La criminalité écologique

Le golfe de Guinée est exposé à une criminalité non classique. Parallèlement au dégazage des tankers, le débarquement et l'errance des navires transportant des déchets toxiques est une forme d'usage illícite des eaux, encore non maîtrisé par les États de la sous-région. Les conditions de transport et la qualité du matériel navigant sont parfois mises en cause. Mais la responsabilité la plus complète incombe, de l'avis de plusieurs experts, aux multinationales pétrolières (acteurs les plus incriminés), aux pirates et aux gouvernants. À l'opposé, l'absence de dispositifs alternatifs en cas d'accident pétrolier est également assimilée à la criminalité accidentelle. C'est du moins, l'exemple du pipe-line Muni Pulo dont la rupture, intervenue le 20 mai 2009 aux larges des côtes nigérianes, a favorisé le déversement et la dérivation de plus de 160 m<sup>3</sup> de pétrole brut vers les eaux et le littoral camerounais<sup>21</sup>.

#### B- Le crime organisé entre mer et terre

##### 1- Le terrorisme spécialisé

Au cours de la dernière décennie, le golfe de Guinée s'est inscrit dans une dynamique sociétale jusque-là

20. Statistique du BMI, [www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com) du 24 juin 2013.

21. *Lettre Technique Mer-Littoral*, no 2, 2009, p. 2 consultable sur [www.cedre.fr](http://www.cedre.fr).

mal connue : le gangstérisme mer-terre. Le dispositif défectueux de surveillance et de contrôle des frontières maritimes a fait prospérer des entreprises criminelles sur la terre ferme. En conséquence, les capitales littorales de plusieurs pays sont exposées à une criminalité se manifestant par des braquages spectaculaires, l'attaque de banques, d'installations pétrolières et des tentatives de coup d'État.

En guise d'exemple, notons l'attaque de la présidence de la République de Guinée Équatoriale intervenue en février 2009. De source officielle, les rebelles auteurs de ce coup étaient venus du delta Niger à bord d'embarcations de fortune. Entre autres objectifs visés par ces derniers, figuraient la libération de l'un des leurs, emprisonné à Malabo, et le renversement des institutions<sup>22</sup>. Cette attaque, d'un genre nouveau, annonçait la nouvelle ère d'une criminalité organisée sous forme de braquage de banques. Dans le même sillage, Bata, capitale économique de la Guinée Équatoriale, était victime, le 7 décembre 2007, d'un braquage à la CCEI Bank et de la Société générale de banques. Les assaillants étaient repartis avec un butin de plus d'un milliard de FCFA (environ 1,5 million d'euros). La rumeur populaire avait attribué l'attaque au Cameroun voisin. Pourtant, le Cameroun n'est pas épargné des actes similaires. En effet, le 28 septembre 2009, un gang lourdement armé avait débarqué de nuit à Limbé (station balnéaire située à 70 km de Douala). Toutes les banques de la ville avaient été dévalisées et un butin de plus de 234 millions de FCFA (environ 357 000 euros) emporté<sup>23</sup>.

## 2-LA CONTREBANDE PLURIELLE

Le golfe de Guinée dans sa partie nord, depuis plus d'une décennie, est devenu une escale importante dans le trafic de la drogue en provenance de l'Amérique Latine (Venezuela, Colombie) et à destination d'Europe. La méthamphétamine est l'un des produits illicites commercialisés en Afrique de l'Ouest. En juillet 2011, l'Agence nigériane de lutte antidrogue (NDLEA) avait découvert, près de Lagos, le premier laboratoire de fabrication en lots de 25 à 50 kilogrammes. Huit mois plus tard, un second laboratoire était détecté à Stellite Town (toujours près de Lagos). À cette occasion, 41 kilogrammes d'éphédrine et 5 kilogrammes de méthamphétamine avaient été saisis<sup>24</sup>. En avril 2011, 202 kilogrammes d'héroïne avaient été saisis au port maritime de Cotonou, en

provenance du Pakistan et à destination du Nigeria<sup>25</sup>. D'autres produits psychotropes dont le Tramadol, circulent illicitement en Afrique de l'Ouest ou y transitent en provenance de l'Inde. Au total, 130 tonnes de ce produit avait été saisies au Benin et au Togo entre décembre 2011 et juin 2012<sup>26</sup>.

Des cartels latino-américains, bénéficiant de la sous-traitance des *narcodjihadistes* et *narcoterroristes* du Sahel (Mujao, Ansar Dine, Aqmi) continuent à alimenter les réseaux européens. À ce sujet, l'Office des nations unies contre le crime et la drogue a établi qu'en 2010, 18 tonnes de cocaïne (contre 47 tonnes en 2007) estimées à 1,25 milliard USD (environ 700 milliards de FCFA) sont partis de l'Amérique Latine pour l'Europe centrale en transitant par le golfe de Guinée et l'Afrique du Sud<sup>27</sup>. L'illustration historique est l'épave d'un Boeing 727 retrouvé calciné en novembre 2009 à Gao (Nord du Mali), préalablement chargé de plusieurs tonnes de cocaïne<sup>28</sup>. Le Mali et la Sierra Leone, traversés par une série de conflits internes, rejoignent la Guinée Bissau, un pays fortement marqué par le narcotrafic. Les tableaux ci-dessous offrent un aperçu sur la quantité de cocaïne qui transite par l'Afrique de l'Ouest et la nationalité des trafiquants.

Tableau 4 : Tonnages de la cocaïne à destination de l'Europe et transitant par l'Afrique de l'Ouest de 2004 à 2010.

Année	Tonnage
2004	3
2005	17
2006	32
2007	47
2008	23
2009	21
2010	18

Source : Estimations de l'ONUDDC, 2010.

Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces», 2013, p. 21, [www.unodc.org](http://www.unodc.org).

25. ONUDDC, Bureau régional de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

26. ONUDDC, «Criminalité transfrontalière», p. 22.

27. Données fournies par Issa Tchiroma Bakary, ministre camerounais de la communication, dans son propos liminaire en préparation au sommet de Yaoundé le 17 juin 2013.

28. Pour une analyse critique des réponses étatiques aux problèmes de contrebande en Afrique de l'Ouest, lire Jean-François Bayart, «Le piège de la lutte antiterrorisme en Afrique de l'Ouest», *Sociétés politiques comparées*, no 26, août 2010

22. <http://www.jeuneafrique.com> du 22 juin 2013.

23. Marianne Meunier, «Bata et Limbé prises en otages», [www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com), 30 septembre 2009.

24. ONUDDC, «Criminalité transfrontalière organisée en



Tableau 5 : Nationalité des trafiquants de cocaïne arrêtés en Italie de janvier à juin 2011.

Pays	Nombre
Nigeria	104
Sénégal	43
Gambie	39
Ghana	11
Côte d'Ivoire	9
Liberia	7
Sierra Leone	7
Autres	6
Total	226

Source : Ministère italien de l'intérieur.

Ces statistiques sont, en définitive, des éléments numériques de compréhension de l'onde de chocs qui plane sur le golfe de Guinée, notamment dans sa moitié Nord. Le crime organisé lié à la contrebande des drogues bénéficie amplement de la circulation illicite des armes légères et de petit calibre. Les armes circulent dans cette partie de l'Afrique restée longtemps secouée par les conflits internes (Nigeria, Angola, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, Tchad, RCA) et marquée par la porosité des frontières nationales terrestres, facilitant ainsi le transfert des armes entre pays frontaliers.

Tableau 6 : Saisies d'armes en Afrique de l'Ouest (2008-2011).

Type d'armes	Nombre
Munitions	92
Fusils d'assaut	71
Lance-roquettes	39
Mitrailleuses légères	18
Pistolets	16
Mitrailleuses lourdes	13
Mortiers	11
Explosifs	8
Grenade	8
Autres armes conventionnelles	5
Armes artisanales	5
Mines anti-personnel	3

Source : www.onudc.org, 2013.

Outre les produits illicites plus haut cités, existe le commerce illicite des médicaments contrefaits dont le golfe de Guinée est la plaque-tournante en Afrique. La proportion des migrants clandestins ouest-africains en Europe est aussi en hausse, autant que le nombre d'enfants enlevés puis vendus aux familles adoptives européennes. Au total, le golfe de Guinée est devenu le pivot de la contrebande du gangstérisme pluriel.

Mais, c'est récemment que la communauté internationale et les États concernés ont reconnu l'ampleur de la situation ; d'où l'urgence de la mutualisation des efforts entre l'Afrique occidentale et centrale.

### III-DES ACTIONS ISOLÉES DE SÉCURISATION À LA MUTUALISATION INSTITUTIONNELLE DES EFFORTS

#### A- Typologie des initiatives de sécurisation des côtes dans le golfe de Guinée

##### 1- Initiatives des États

Au XVI<sup>e</sup> siècle, W. Raleigh<sup>29</sup> disait que celui «qui tient la mer, tient le commerce du monde, tient la richesse du monde ; [celui] qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même»<sup>30</sup>. Cette leçon paraît avoir été assimilée tardivement par les autorités nationales. Le Nigeria, épice de la piraterie maritime, a pris des initiatives certes louables, mais qui s'avèrent inefficaces au regard de la mutation des stratégies des pirates, parfaitement organisés en société criminelle hiérarchisée. Les efforts de l'Agence nigérienne d'administration et de sécurité maritime (NIMASA), du Bataillon d'intervention rapide de l'armée camerounaise (BIR) ou des gardes-côtes gabonais ou béninois ne parviennent pas à réduire significativement les actes criminels sur l'ensemble du golfe de Guinée, bien que la tendance soit à la réduction des attaques aux larges des côtes camerounaises, congolaises (RDC), sierra léonaises et gambiennes.<sup>31</sup> Quand aux autres pays, la marine nigérienne et béninoise ont lancé conjointement l'opération *Prosperity* afin de prévenir les attaques des pirates dans les eaux respectives.

Face au défi qu'impose la maîtrise de la territorialité classique et spéciale dans l'existence réelle des États, la polycriminalité du golfe de Guinée a nécessité des réponses plus collectives dans le cadre des regroupements régionaux.

##### 2-Initiatives régionales

Depuis octobre 2009, la CEEAC a mis sur pied le Centre régional de sécurisation maritime d'Afrique centrale (CRESMAC) dont la mission est de coordonner

29. Sir Walter Raleigh, de nationalité anglaise, né en 1554 et décapité en 1618, est écrivain, poète, officier et explorateur.

30. W. Raleigh, cité par Fweley Diangitukwa, «Terrorisme et piraterie dans le golfe de Guinée : esquisses et solutions» in Joseph-Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, PUA, 2010, p. 99.

31. Armand Essogo, « Un film qui résume tout », *Cameroon Tribune*, no 10369/6570 du 25 juin 2013, p. 7.

ner les mesures collectives de lutte contre la piraterie. Basée à Pointe Noire au Congo-Brazzaville, cette structure globale de sécurité maritime commune repose sur six piliers dont : la gestion commune de l'information, les mesures de surveillance locales par la détection et la mutualisation des moyens aéronavals, l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des États, l'autofinancement par une taxe communautaire, l'acquisition et l'entretien des équipements dédiés à la stratégie, l'institutionnalisation d'une conférence maritime pour l'Afrique centrale. Les plans Secmar, mis en place par les États membres, ont permis d'inventorier les moyens navals de ceux-ci et de créer, à Douala (Cameroun), un Centre multinational de coordination. Ce centre assure la liaison des stations radars des pays membres, ainsi que les centres nationaux opérationnels de la Marine. Aussi, l'une des missions assignée au centre était-elle d'envisager des patrouilles conjointes et l'effectivité du droit de poursuite et d'usage des armes à feu contre les pirates. Bien qu'une stratégie reconnue ait été convenue et que son bilan soit élogieux<sup>32</sup>, les difficultés de mise en application de la taxe maritime pour l'autofinancement des opérations et la coordination des activités, demeurent.

Dans l'espace CEDEAO, les efforts de mutualisation de la stratégie sont plus récents. C'est en 2011 que le Bureau de la sécurité maritime a été créé auprès de la Commission. Ce Bureau avait été instruit de mettre l'accent sur le partage de l'information, la délimitation de trois nouvelles zones géographiques opérationnelles (zones E, F et G) dotée chacune d'un centre de coordination et l'instauration de la bonne gouvernance dans le secteur des hydrocarbures. Ces initiatives séparées, malheureusement, n'ont pas bénéficié du cadre politique interrégional agréé depuis 1975 par l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et du cadre institutionnel à travers le Centre sur les transports maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC)<sup>33</sup>.

### 3- Initiatives des partenaires extérieurs

Compte tenu de l'immensité de ses gisements de pétrole, le golfe de Guinée est devenu l'épicentre des enjeux économiques pluriels. Concentrant des grands producteurs (Nigeria, Angola et Guinée Équatoriale)

32. De l'avis de plusieurs officiels des pays concernés, cette première initiative a permis à la CEEAC de diviser les eaux, très immenses, en trois zones géographiques : A, B et D.

33. Lire pour plus de détails, lire *International Crisis Group*, «Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque», *Rapport Afrique*, no 195, 12 décembre 2012, pp.24-25.

et des producteurs moyens (Côte d'Ivoire, Cameroun, Gabon, Congo-Brazzaville), tous membres de l'Association des pays producteurs de pétrole d'Afrique (APPA), cet espace est rentré dans l'articulation stratégique de la communauté internationale. Dans ce registre, trois acteurs peuvent être mis en exergue :

D'abord, la France qui s'investit dans la formation et le recyclage. C'est dans ce registre que s'inscrit le séminaire sur les enjeux sécuritaires dans le golfe de Guinée, organisé en mars 2009 à Douala, suivi du déploiement d'un bâtiment militaire à propulsion (*Le Tonnerre*). Au plan bilatéral, la France apporte un soutien en conseil par l'envoi des conseillers auprès des états-majors. Au total, la France a financé deux initiatives : le programme de renforcement des capacités africaines de maintien de la paix en Afrique (RECAMP) et l'appui à la réforme de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée (ASECMAR). Aussi, entretient-elle, depuis 1990, la Mission Corymbe<sup>34</sup>. Dans le même sillage, on peut citer le projet américain ACRI<sup>35</sup> -devenu ACOTA<sup>36</sup> en 2004- ou AFRICOM<sup>37</sup> et le projet britannique BPST<sup>38</sup>.

Au plan juridique, plusieurs législations répressives<sup>39</sup> et préventives<sup>40</sup> permettent de saisir l'acuité du phénomène. Bien plus, depuis 2010, face à l'inflation du crime organisé en mer et terre, la communauté internationale s'est saisie de cette question à travers plusieurs Résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies. Les Résolutions 2018 du 31 octobre 2011 et 2039 du 29 février 2012, dans ce sillage, condamnent

34. Cette mission fournie de l'assistance aux pays du golfe de Guinée dans le domaine de la sécurité et de la sûreté et assure la protection des intérêts français dans la région.

35. *African Crisis Response Initiative*.

36. *African Contingency Operations Training and Assistance*. Plusieurs pays africains ont bénéficié de ce programme au rang desquels le Benin, l'Ouganda, le Mali, le Sénégal, le Malawi, le Ghana, le Kenya, l'Éthiopie, le Côte d'Ivoire etc.

37. *Africa Command* ou commandement militaire des États-Unis pour l'Afrique.

38. *British Peace Support Team*.

39. Il s'agit, notamment, de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (signée en décembre 1982 et entrée en vigueur en le 16 novembre 1994), de la Convention de Rome (convention SUA) pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime signée le 10 mars 1988.

40. On peut citer la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Code SOLAS), le Code international pour la sauvegarde des navires et des installations portuaires (Code ISPS), la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA).

fermement les actes de terrorisme et les vols à main armée dans le golfe de Guinée et interpellent les acteurs africains à une meilleure prise de conscience.

## *B- Le sommet de Yaoundé et les perspectives de mutualisation des efforts*

### 1-Contexte de la convocation

Plusieurs éléments justifient la prise en compte, au plan politique, de l'inflation du crime organisé dans le golfe de Guinée. Le premier élément est lié aux statistiques alarmantes fournies par le Bureau maritime international au premier trimestre 2013 : 66 cas de piraterie maritime ; 4 navires détournés ; 51 navires arraisonnés ; 7 navires attaqués à l'arme lourde ; 75 membres d'équipage pris en otage ; 14 kidnappés ; 1 tué etc.<sup>41</sup> La recrudescence de ces actes ont vraisemblablement motivé les dirigeants de l'Afrique occidentale et centrale à convoquer la Résolution 2039 qui exhortait la CEDEAO, la CEEAC et la CGG à œuvrer conjointement pour l'élaboration d'une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer. Aussi, peuvent être convoqués le Protocole de la CEEAC sur la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer signé le 24 octobre 2008 à Kinshasa, la Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans la région du golfe de Guinée adoptée le 29 novembre 2012 et la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) adoptée le 6 décembre 2012.

Enfin, la convocation du sommet ou, du moins, le choix de Yaoundé pour l'abriter peut être considéré comme le succès de la diplomatie des grandes rencontres à domicile dont est accrédité le chef de l'État du Cameroun<sup>42</sup>. Aussi, la situation géostratégique du pays (situé dans la zone D) et bien d'autres raisons, peuvent-elles avoir soutenu la candidature du Cameroun.

### 2-Acteurs et résolutions du sommet de Yaoundé

Le sommet des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG, tenu à Yaoundé du 24 au 25 juin 2013, avait été précédé par

41. Pour une analyse plus détaillée, lire Charles Ukeje, Wullson Mvomo Ela, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, Abuja, Friedrich Ebert Stiftung, 2013, pp. 21-22.

42. Pour un aperçu du mode opératoire du chef de l'État du Cameroun en diplomatie à minima, lire A. Z. Tamekamta, «Cameroun : piliers de la présidence Biya et perspectives», *Note de recherches* (NDR), no 14, Thinking Africa (Abidjan), novembre 2014, consultable sur <http://www.thinkingafrica.org/V2/cameroun-piliers-de-la-presidence-biya-et-perspectives/>.

un symposium international sur les défis sécuritaires dans le golfe de Guinée (21 juin) et d'une réunion des ministres des affaires étrangères des pays concernés (22 juin). Plusieurs résolutions «historiques», paraphées par treize chefs d'État présents (Cameroun, Tchad, Congo-Brazzaville, Gabon, Guinée Équatoriale, Guinée Bissau, Togo, Sao-Tomé et Príncipe, Nigéria, Niger, Burkina Faso, Bénin, Côte d'Ivoire) et les chefs de délégations<sup>43</sup>, avaient été officialisées dont :

– La Déclaration de Yaoundé, sorte de recension des intentions au rang desquelles l'élaboration des politiques nationales de lutte contre la piraterie, la mise en place des structures de coordination de l'action de l'État en mer, l'élaboration des mécanismes nationaux de financement des politiques de lutte contre la piraterie, l'acquisition et la maintenance des équipements maritimes dans les espaces maritimes respectifs, la création du Centre interrégional de coordination de la sûreté et de la sécurité maritime (avec siège à Yaoundé), etc.

– Le Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG ;

– Le Code de conduite commune relative à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée, à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique du Centre et de l'Ouest.

### 3-Enjeux et perspectives

Deux ans après le satisfecit issu des assises de Yaoundé, l'avenir reste plombé par les interminables retards injustifiés, bien que les autorités camerounaises aient mis sur pied le Comité national de suivi de la mise en œuvre des décisions issues du Sommet de Yaoundé. Seul le Centre interrégional de coordination de la sûreté et de la sécurité maritime (CIC), inauguré le 11 septembre 2014, est la seule action menée depuis 2013, en attendant le sursaut des chefs d'États, à présent tenus par d'autres défis sécuritaires et l'immédiateté des tâches administratives. Au moment où la lutte contre Boko Haram préoccupe et fixe toute l'attention, le regain des actes de piraterie n'est pas à exclure. L'urgence et la communication n'étant pas de l'ordre des priorités, le Code de conduite tarde à faire connaître publique-

43. L'Angola, le Burundi, le Cap-Vert, la RDC, la Gambie, le Ghana, la Guinée-Conakry, le Libéria, le mali, le Sénégal et la Sierra Leone. Outre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG, l'OMAO, l'AFRICOM (*Africa Command* ou Commandement américain pour l'Afrique), l'OMI (Organisation maritime internationale), le CESA (Centre d'études stratégiques de l'Afrique), l'UE, l'UA et l'ONU, plusieurs pays observateurs étaient représentés au sommet de Yaoundé dont l'Allemagne, la Belgique, le Brésil, la Chine, l'Espagne, les USA, la France, le Japon, le Royaume-Uni et la Russie.

ment les deux premiers signataires afin de déclencher son entrée en vigueur. Le CIC, quant à lui tarde aussi à révéler, au-delà de l'identité connue de son directeur exécutif<sup>44</sup> et de son adjoint, son organigramme structurel et fonctionnel. Aussi, le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO), envisagé en Côte d'Ivoire, tarde à prendre corps, autant que l'inauguration du Centre régional de sécurisation maritime d'Afrique centrale. L'absence fonctionnelle de ces deux structures n'offre aucune liaison et aucune coordination des actions conjointes.

En outre, le retard d'appropriation en droit interne des conventions applicables en matière de lutte contre la piraterie annihile la communauté répressive maritime (article 6 du Code de conduite). Car l'opérationnalité et l'efficacité du CIC découle, en aval, de l'harmonisation du cadre juridique et institutionnel des États membres (article), de l'élaboration des procédures opérationnelles conjointes, de la prise en compte du lien entre développement et sécurité maritime, de l'établissement d'un mécanisme commun de partage de l'information et du renseignement etc. La mobilisation financière est, à ce titre, un défi qui nécessite d'être relevé à l'ère du discours africaniste dominant sur l'autonomie de l'Afrique à financer ses propres opérations. L'acquisition du matériel (patrouilleurs, navires, aéronefs, radars etc.) des officiers embarqués (article 9 du Code de conduite) et l'efficacité des actions conjointes envisagées et des centres d'échange d'information (article 11) en dépendent.

## CONCLUSION

Le golfe de Guinée, au départ zone grise privatisée par des criminels, peine à rentrer dans la territorialité classique. Gracieusement ouvert sur l'océan Atlantique et assurant le médium dans le trafic maritime international, ce vaste espace de plus de 6 000 km<sup>2</sup> partagé par plus d'une dizaine de pays est assujéti à une exploitation dialectique. Son littoral, ses innombrables ressources naturelles et halieutiques accroissent son inscription alléchante comme espace à forte convoitise officielle et officieuse. Le succès des raptés des pirates et la persistante menace sur la sécurité nationale (de chacun des pays) et internationale, au départ négligés par les acteurs étatiques locaux en dépit des alertes de l'Organisation maritime internationale, est de plus en plus pris en compte. C'est dans ce contexte que s'est tenu le sommet de Yaoundé durant lequel la CEDEAO, la CEEAC et la CGG ont convenu des actions ponctuelles et durables. Toutefois, les tri-

bulations diplomatiques habituelles des États africains et leur lenteur injustifiée, en dépit du caractère hautement préoccupant de l'insécurité dans le golfe de Guinée, n'augurent pas un satisfecit total. Ainsi, telle une pieuvre, l'insécurité dans le golfe de Guinée étend ses tentacules sur le continent par le recrutement de nombreux adeptes, la modernisation des stratégies d'opération et l'utilisation des outils de combat sophistiqués. L'enchérissement de la criminalité et ses collusions avec d'autres activités dans le golfe de Guinée met en cause les États africains dans leur texture et leur fonctionnement. L'application urgente des résolutions de Yaoundé, deux ans après, est, à ce titre, une antienne qu'il vaut mieux reprendre comme une cigale.

## BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

- Charles Ukeje, Wullson Mvomo Ela, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, Abuja, Friedrich Ebert Stiftung, 2013, pp.21-22.
- Etanislav Ngodi, *Pétrole et géopolitique en Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- *International Crisis Group*, «Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque», *Rapport Afrique*, no 195, 12 décembre 2012,
- Jean Lucien Ewangué, «Comment la Guinée Équatoriale défend ses frontières et son pétrole», *Enjeux*, no 28, juillet-septembre 2006, pp. 20-25.
- Jean-Bosco Oyono, «La prolifération des entreprises criminelles en Afrique centrale à l'ère globale», *Enjeux*, no 09, octobre-décembre 2011, pp.8-10.
- Joseph-Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, PUA, 2010, p. 226.
- Justin William Mimbe, «Richesses naturelles et piraterie maritime dans le golfe de Guinée», *Jeune Afrique Économie*, no 386, février-mars 2012, p. 205.
- Lucie Ngonu, «Le pétrole et ses enjeux dans le Golfe de Guinée», *Jeune Afrique Économie*, no 386, février-mars 2012, p. 203.
- Michel Luntumbue, «Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte», *Notre d'Analyse du GRIP*, Bruxelles, 9 octobre 2012, consultable sur [www.grip.org](http://www.grip.org).
- Michel Luntumbue, «Insécurité dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée?», *Notre d'Analyse du GRIP*, Bruxelles, 31 décembre 2012, consultable sur [www.grip.org/fr/node/77/8](http://www.grip.org/fr/node/77/8).
- Michel Luntumbue, «Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale», *Notre d'Analyse du GRIP*, Bruxelles, 30 septembre 2011, pp.3-4, consultable sur [www.grip.org](http://www.grip.org).

44. Il s'agit du Colonel sénégalais Abdouramane Dieng.