



Dr Charles UKEJE / Prof. Wullson MVOMO ELA

APPROCHE AFRICAINE DE LA SÉCURITÉ MARITIME : CAS DU GOLFE DE GUINÉE

Dr Charles UKEJE / Prof. Wullson MVOMO ELA

APPROCHE AFRICAINE DE LA SÉCURITÉ MARITIME : CAS DU GOLFE DE GUINÉE

A propos des auteurs

Dr Charles Ukeje est Maître de conférences spécialisé en Relations Internationales à l'Université Obafemi Awolowo à Ile-Ife au Nigéria. Il a été chercheur invité à l'Ecole des Etudes Orientales et Africaines (School of Oriental and African Studies) à Londres et conférencier en Politique Africaine et Développement au Département du Développement International à Oxford University. Ses intérêts en matière d'enseignement et de recherche portent essentiellement sur l'Afrique dans la Politique Mondiale; les Relations Internationales de l'Afrique; la Gouvernance et la Sécurité au Nigéria; la Politique et la Société en Afrique de l'Ouest; la Politique du Pétrole, la Jeunesse et le Genre dans la Gouvernance des Ressources et les Conflits. Il s'intéresse également de manière grandissante aux défis sécuritaires qui se posent dans le Golfe de Guinée.

Professeur Wullson Mvomo Ela enseigne les relations internationales à l'Université de Yaoundé, Cameroun et à l'Institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC). Il est Consultant et Point Focal sur les questions de sécurité auprès de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC). Depuis 2005, il occupe le poste de conseiller au Général Adjoint de la Sécurité Nationale au Cameroun.

Empreinte

Publié par:

Friedrich-Ebert-Stiftung, Regional Office Abuja,
12 Marrakesh Street, Wuse II, Abuja, Nigeria

Tel +234 (0)9-4137977
abuja@fes-westafrica.org
www.fes-westafrica.org/abuja

Coordinateur:

Felix Henkel

Première impression en Décembre 2013

Mise en page Samson Nnah, samoskill@yahoo.com

Imprimé par Single Vision Limited, Abuja, Nigeria

07032105185, 08050371359

Imprimé à Abuja

© Copyright avec Friedrich-Ebert-Stiftung

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, stockée dans un système récupérées ou transmises sous quelque forme ou par quelque moyen, électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autre, sans l'autorisation préalable des titulaires de droits d'auteur et les éditeurs. De courts extraits peuvent être cités, à condition que la source soit clairement indiquée.

Les opinions exprimées dans cette publication ne sont pas nécessairement ceux de la Fondation Friedrich-Ebert-Stiftung ou de l'organisation pour laquelle les auteurs travaillent.

Cette publication est imprimée sur du papier de foresterie durable.

Table Des Matieres

I.	Sigles	5
II.	Résumé	6
III.	Mandat et justification de l'étude	7
1.	Introduction	9
1.1.	Etendue du Golfe de Guinée.....	9
1.2.	Importance économique du Golfe de Guinée.....	9
1.3.	Evolution, Preuves.....	9
1.4.	Le paradoxe de l'abondance.....	10
1.5.	Conséquences	11
1.6.	Implications	11
2.	Sécurité Maritime dans le Golfe de Guinée: facteurs conjoncturels et structurels	13
2.1.	Causes profondes de l'insécurité maritime.....	13
2.2.	Dimensions économiques et sécuritaires du monopole maritime international.....	13
2.3.	Impact de la politique pétrolière des puissances occidentales après le 11 Septembre	13
2.4.	Economie axée sur le profit: la "malédiction du pétrole".....	14
2.5.	Négligence de la part de l'Etat post colonial	14
2.6.	Entrepreneurs militaires privés.....	18
2.7.	Mauvaise délimitation des frontières maritimes.....	18
2.8.	Questions de droit et de justice sociale dans le contexte de l'extraction perverse des ressources..	19
2.9.	Cadre juridique trop faible pour une gestion efficace de la sécurité maritime	19
3.	Sécurité maritime dans le Golfe de Guinée: manifestations complexes et diverses	21
3.1.	Actes de violence en mer: piraterie et vol à main armée	21
3.2.	Trafic de stupéfiants, de produits pharmaceutiques de contrefaçon ou non conformes aux normes	21
3.3.	Pêche illégale et risques écologiques	22
4.	Evaluation critique des actions déjà menées	23
4.1.	Sur le plan local ou national	24
4.2.	Sur le plan régional.....	25
4.3.	Sur le plan mondial.....	25
4.4.	Mise en œuvre d'un cadre normatif approprié	26
4.4.1.	Législations de nature répressive	26

4.4.2.	Législations générales de prévention	26
4.5.	Autres initiatives multilatérales pour la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.....	26
4.5.1.	Le Conseil de Sécurité des Nations Unies (CSNU).....	27
4.5.2.	Les experts en Sécurité Maritime du groupe G8++ des Amis du Golfe de Guinée.....	29
4.5.3.	L'Union Européenne (UE).....	29
4.5.4.	INTERPOL.....	29
4.5.5.	L'Initiative Atlantique.....	30
4.5.6.	L'Union Africaine et la stratégie MIA 2050.....	30
4.6.	Initiatives bilatérales.....	30
4.6.1.	France.....	30
4.6.2.	Etats-Unis.....	31
4.6.3.	Royaume-Uni.....	31
4.6.4.	Chine.....	32
5.	Le risque d'extraversion des mécanismes de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée	
5.1.	Le risque d'extraversion de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.....	33
5.2.	Réponses au niveau national.....	34
5.3.	Initiatives et réponses régionales et multilatérales.....	34
5.3.1.	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale (OMAOC).....	36
5.3.2.	Organisation Maritime Internationale (OMI).....	37
5.3.3.	Commission du Golfe de Guinée (CGC).....	39
5.3.4.	Avantages comparatifs de la CEEAC et de la CEDEAO par rapport à la sécurité maritime	40
5.3.5.	Dynamiques politiques en Afrique de l'Ouest et corrélations en termes de sécurité maritime.....	40
6.	Conclusions et Recommandations	45
6.1.	Recommandations	46
6.2.	Le Sommet de Yaoundé sur la Sûreté et la Sécurité Maritime : Un post-scriptum	15

Bibliographie

Tableau I	Données pétrolières de quelques pays du Golfe de Guinée (Septembre 2007)	15
Tableau II	Croissance des recettes totales et des recettes pétrolières en Afrique Centrale en milliards de FCFA (2002 – 2004).....	17
Tableau III	Indicateurs sociaux des pays d'Afrique Centrale.....	27
Tableau IV	Chronologie des actes de violence dans les eaux de la CEEAC.....	37
Encadré I	Les experts en Sécurité Maritime du groupe G8++ des Amis du Golfe de Guinée	37
Diagramme I	Participation à la sécurité sous-régionale collective de la CEEAC – le cas du Golfe de Guinée	37

I. Sigles

AAPS - Architecture Africaine de Paix et de Sécurité	GGG - Garde du Golfe de Guinée
ACOTA - African Contingency Operations Training and Assistance	INN - Pêche illicite, non déclarée et non réglementée
ADM - Armes de Destruction Massive	INTERPOL - Organisation Internationale de Police Criminelle
AEM - Action de l'Etat en Mer	ISPS - Sûreté Internationale des Navires et des Installations Portuaires
AFRICOM - Commandement des Etats-Unis pour l'Afrique	MEND - Mouvement pour l'Emancipation du Delta du Niger
ALPC - Armes Légères et de Petit Calibre	MOSOP - Mouvement pour la Survie du Peuple Ogoni
APS - Station Partenariat Afrique	MARAC - Mécanisme d'Alerte Rapide de l'Afrique Centrale
APSI - Initiative Station Partenariat Afrique	MTISC - Centre d'Echange d'Informations sur le Commerce Maritime
AQMI - Al QAÏDA au Maghreb Islamique	MUJAO - Mouvement pour l'Unité et le Jihad en Afrique de l'Ouest
ASECMAR - Appui à la réforme de la Sécurité Maritime dans le Golfe de Guinée	NEPAD - Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
BFF - Combattants de la Liberté de Bakassi	OCIMF - Forum Marin International des Compagnies Pétrolières
BIR - Bataillon d'Intervention Rapide	OMAOC - Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
BIM - Bureau International Maritime	OMI - Organisation Maritime Internationale
CDS - Comité de Défense et de Sécurité	ONU - Organisation des Nations Unies
CEDEAO - Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	PNUD - Programmes des Nations Unies pour le Développement
CEEAC - Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale	RAI - Répression d'Actes Illicites
CEMAC - Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale	RECAMP - Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix
CER - Communautés Economiques Régionales	RMAC - Capacité Régionale de Connaissance Maritime
CESA - Centre d'Etudes Stratégiques pour l'Afrique	SIA - Systèmes d'Identification Automatique
CGG - Commission du Golfe de Guinée	SMIA - Stratégie Maritime Intégrée de l'Afrique
CMC - Centre Multinational de Coordination	SOLAS - Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer
CON - Centre d'Opérations Navales	SSEGG - Stratégie de Sécurité Energétique du Golfe de Guinée
COPAX - Conseil de Paix et de Sécurité de l'Afrique Centrale	UA - Union Africaine
CPS/UA - Conseil de Paix et de Sécurité de l'Union Africaine	UE - Union Européenne
CRESMAC - Centre Régional pour la Sécurité Maritime en Afrique Centrale	UNOCA - Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique Centrale
CSNU - Conseil de Sécurité des Nations Unies	UNODC - Bureau des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
EMP - Entrepreneurs Militaires Privés	UNOWA - Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest
EVEXI - Evidence Exploitation Intelligence	ZOPACAS - Zone de Paix et de Coopération de l'Atlantique Sud
FAA - Force Africaine en Attente	
FES - Friedrich Ebert Stiftung	
FMI - Fonds Monétaire International	
FOMAC - Force Multinationale de l'Afrique Centrale	

II. Résumé

Au cours des deux dernières décennies, la sûreté et la sécurité maritime ont donné lieu à des préoccupations croissantes sur le plan international, avec un accent particulier sur le danger représenté par l'insécurité en mer pour le commerce, la paix et la stabilité dans le monde. Cet intérêt accru a suscité la nécessité de repenser de manière critique la croyance traditionnelle relative à la géopolitique des mers et de comprendre comment elle s'intègre dans les politiques et actions existantes au niveau national, régional, continental et mondial. Bien que la nature, l'ampleur, les dimensions et les conséquences de la sûreté et de la sécurité maritime varient suivant les pays et les régions, il devient de plus en plus urgent de reconnaître et de documenter ces différences complexes ainsi que leurs effets potentiels à court, moyen et long terme sur les pays et la communauté internationale. Cette note d'information s'intéresse particulièrement à la grande gamme de facteurs conjoncturels et structurels qui ont convergé pour donner au Golfe de Guinée la réputation d'être l'un des plus dangereux au monde, au même titre que, voire plus dangereux que le Détroit de Malacca et le Golfe d'Aden. Cette étude qui est une initiative clé du Bureau Régional de l'Afrique de l'Ouest de la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) a été motivée par la nécessité d'identifier les causes profondes et les complexités de l'insécurité maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale, les deux régions limitrophes dont les eaux territoriales constituent ce qui est communément appelé le Golfe de Guinée.

L'étude fait également l'évaluation de la pertinence et des impacts des initiatives déjà entreprises au niveau national, régional et transrégional pour combattre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, étant donné que l'insécurité en mer présage des dangers à la stabilité et à la prospérité des pays dans ces régions. Un résultat clé de l'étude est que face aux conséquences graves de l'insécurité maritime, les pays de la région n'ont pour le moment su développer de politique, de stratégie ou de cadre cohérent et convaincant pour s'attaquer à cette menace de manière efficace. L'étude recommande que, pour établir un régime de gouvernance maritime efficace et durable dans le moyen et long terme, il est nécessaire et très souhaitable que les pays du Golfe de

Guinée s'orientent rapidement et de manière décisive vers l'harmonisation des politiques et leur mise en œuvre efficace. Au delà de ce qu'ont été jusqu'à présent des mesures ad-hoc et symboliques au niveau national, la voie à suivre nécessiterait une action collective soutenue par des engagements concrets sur le plan continental et international dans le court, moyen et long terme.

III. Mandat et Justification de l'étude

Cette étude a été motivée par la nécessité urgente de mobiliser une masse critique de réponses nationales, régionales et mondiales concertées aux menaces provenant de l'insécurité dans le Golfe de Guinée. Selon un rapport récent publié par la Fondation Brenthurst, la sécurité maritime est, suivant une perspective africaine, « toute mesure qui assure, préserve ou améliore l'usage sécurisé des voies navigables de l'Afrique et des infrastructures qui soutiennent ces voies ». Elle englobe ainsi « une large gamme de secteurs politiques, de services d'information et de communautés d'utilisateurs, mais aussi la sûreté maritime, la recherche et le sauvetage, les opérations policières, la sûreté opérationnelle pour la production de pétrole et de gaz en mer, la surveillance et la protection de l'environnement marin ainsi que l'appui aux opérations navales ».

Evidemment, la promotion de la sécurité maritime est devenue urgente compte tenu du fait que le manque d'attention et la gestion inefficace des vastes zones et ressources maritimes du continent est directement à l'origine de nombreuses menaces émergentes à la paix, à la sécurité et au développement. Ces menaces vont de la recrudescence des actes de piraterie dont le nombre a atteint 1434 incidents entre 2003 et 2011 à la prolifération des activités criminelles liées au vol et au commerce illicite de pétrole brut, au trafic de personnes, de drogues, d'armes et des produits pharmaceutiques contrefaits, à la pêche illicite non déclarée et non réglementée (INN), à la décharge des déchets et à la pollution pour n'en mentionner que quelques-unes.

En dehors des impacts évidents sur la sécurité des infrastructures pétrolières, sur le commerce mondial et sur d'autres intérêts géostratégiques des grandes puissances, l'accumulation de ces menaces a contribué à rendre les voies maritimes peu sûres pour les communautés littorales qui longent la côte atlantique de 6000 kilomètres allant du Sénégal à l'Angola et qui dépendent de ces voies navigables pour leur survie et leurs moyens de subsistance, ainsi que pour les pays au sein de la zone dont les chances de développement sont inévitablement liées à la mer et aux zones côtières. Si la recrudescence des activités de piraterie a soulevé des

préoccupations graves quant à la transformation rapide du Golfe de Guinée en un célèbre « paradis des gangsters », on assiste récemment à une reconnaissance aigüe de la nécessité de mobiliser des actions concertées sur le plan national, régional, continental et international pour atténuer et renverser cette tendance.

L'objectif général de cette étude est donc de mener une enquête sur l'envergure et l'impact de l'insécurité maritime et ses dimensions politiques ainsi que d'évaluer l'impact des anciens et nouveaux instruments, initiatives et interventions visant à aborder le problème. Cette étude, en complément de celles qui ont été réalisées dans d'autres régions d'Afrique, devra permettre de susciter un débat plus vigoureux et approfondi ainsi que d'encourager la mise en place de politiques au sein et hors de la région. Une telle évolution pourrait faciliter l'intégration des approches continentales en termes de sécurité maritime dans les actions mondiales en cours pour combattre l'insécurité maritime.

Les composantes clés de l'étude portent donc essentiellement sur l'état des lieux, les réponses actuelles et des recommandations en termes de politiques. L'état des lieux permet de rendre compte de la poussée, des dynamiques et des conséquences de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. A ce niveau, les questions abordées comportent, sans s'y limiter : la mesure dans laquelle l'exploration et l'exploitation des ressources portent atteinte à la sécurité maritime dans la région. Quels sont les principaux défis non liés aux ressources qui alimentent ou dérivent de l'insécurité maritime dans la région? Quels sont les acteurs qui sont impliqués, qui sont les victimes et quelles sont les conséquences de leur implication? Finalement, quels sont les points d'entrée qui existent déjà (ou qui doivent être envisagés) pour assurer une gouvernance ou une réglementation plus efficace de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée? Les preuves disponibles indiquent que des efforts et des réponses modestes sont fournis (quoiqu'incohérents et discontinus) pour promouvoir la sécurité et la sûreté maritime. A cet égard, les questions clés qui se posent sont: quels sont les besoins et les intérêts géostratégiques qui sont les forces motrices de ces réponses en termes de sécurité maritime? Quelle est la nature précise et la portée des réponses nationales et régionales à l'insécurité maritime par rapport aux interventions d'acteurs

étrangers tels que les Etats-Unis, l'Union Européenne et d'autres puissances émergentes comme l'Inde et la Chine ? En dernier lieu, quelle est la portée de la coopération interrégionale qu'envisagent actuellement l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale en vue de régler et de remédier à l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, compte tenu surtout des réalités des disparités régionales et des fractures entre les deux régions ?

Finalement, les recommandations clés sont faites sur les options alternatives et les perspectives d'avenir pour la sécurité maritime dans la région à court, moyen et long terme.

1. Introduction

1.1. Etendue du Golfe de Guinée

Le Golfe de Guinée est une région vaste, diversifiée et très importante. Il est constitué d'environ 16 pays qui se partagent environ 600 kilomètres de littoral ininterrompu. Du Nord-Ouest de l'Afrique en descendant, ces pays sont le Sénégal, le Sierra Leone, le Liberia, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Gabon, l'Île de Sao Tomé-et-Principe, la République Centrafricaine, la République du Congo, la République Démocratique du Congo et l'Angola sur les franges de l'extrême Sud.

1.2. Importance économique du Golfe de Guinée

De nos jours, les voies navigables du Golfe de Guinée servent de porte importante sur le monde pour presque tous les pays sur son littoral ainsi que pour les pays enclavés tels que le Mali, le Burkina Faso, le Tchad et la République Centrafricaine qui dépendent de l'accès à la mer pour l'importation et l'exportation des biens et services en provenance de et vers les marchés internationaux. A cette époque de la mondialisation, la région est également en train de devenir rapidement dans la navigation internationale un axe important relativement sûr, bien que long, qui relie l'Extrême Orient aux pays au Nord et au Sud de l'Atlantique. Etant donné que 90% des frets mondiaux se font par voie maritime, le Golfe de Guinée est devenu une véritable plateforme maritime pour le commerce international, particulièrement maintenant que le passage du Golfe Arabe plus court est devenu plus cher et plus risqué en raison des guerres et des activités de piraterie au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Il est également devenu la nouvelle frontière de ce qui est largement qualifié de « seconde course à l'Afrique », mais cette fois-ci le centre d'intérêt n'est pas d'obtenir des territoires mais d'avoir accès et de contrôler les vastes ressources d'hydrocarbures nouvellement découvertes.

Historiquement, le Golfe de Guinée (parfois dénommé le Golfe du Bénin) a joué un rôle crucial dans la pénétration,

l'avancée et la consolidation de l'entreprise et de la présence coloniale européenne en Afrique par l'intermédiaire des activités missionnaires, commerciales et consulaires. En conséquence, au comble des missions de pacification européennes en Afrique, le golfe a été le théâtre d'intrigues et de rivalités économiques, politiques, diplomatiques et militaires sans précédent entre les puissances coloniales européennes qui luttaient pour l'accès et le contrôle de nouveaux territoires. Lors de cette période historique critique, le Golfe était la plaque tournante des relations commerciales transatlantiques bien développées qui reliaient l'Afrique à l'Europe. Ce commerce était à des moments donnés dominé par l'exportation d'esclaves, d'huile de palme, de caoutchouc, d'ivoire, d'or, etc. et par l'importation de marchandises telles que les armes à feu, les munitions, les liqueurs et les spiritueux.

En plus des producteurs de pétrole établis tels que le Nigéria, le Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Gabon et l'Angola, plusieurs pays tels que le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Sierra Leone, le Liberia et le Sénégal ont fait de nouvelles découvertes, portant les estimations de gisements prouvés dans le Golfe de Guinée à environ 50,4 milliards de barils (alors que la production actuelle est environ 5,4 millions de barils par jour). Par ailleurs, les eaux de la région sont également dotées d'une riche biodiversité et de ressources marines et forestières, surtout en poisson et en bois, lesquelles ressources sont sujettes à une exploitation imprudente dans le contexte de cadres de réglementation régionaux et nationaux faibles ou inexistantes pour régir l'extraction et les exportations.

Il ressort des indicateurs ci-dessus que la conception et la mise en œuvre de toute stratégie maritime efficace visant à répondre aux menaces à la sécurité régionale doit prendre en compte la nature unique et multiforme de l'insécurité maritime.

1.3 Evolution, Preuves

Jusqu'à récemment, les pays du Golfe de Guinée se sont préoccupés des menaces sécuritaires terrestres tandis que les dimensions maritimes figuraient à peine dans la

conception et la mise en œuvre des stratégies et options de sécurité et de défense. Dans une certaine mesure, cette situation peut être en partie attribuée au manque de capacité dont souffrent de nombreux pays du Golfe de Guinée en matière d'acquisition, d'entretien, de déploiement et de réglementation des ressources nécessaires pour établir une présence visible et crédible dans les eaux territoriales. Ainsi, ce qui est actuellement en place ne semble pas dissuader les groupes criminels et les mouvements sociaux violents dont les activités continuent de mettre en péril la sécurité et la stabilité dans la région. En fait, les réponses militaires de quelques Etats et des acteurs internationaux ayant des intérêts dans les ressources énergétiques de la région semblent aggraver la situation sécuritaire, principalement en augmentant le risque de prolifération des armes et en continuant à bafouer les droits de l'homme. Cela entraîne un dilemme politique pour les gouvernements et les autres acteurs qui se sentent à juste titre obligés de réprimer les crimes et la violence par une force légitime; toutefois, ces acteurs ne peuvent pas garantir que les forces de sécurité de l'Etat ne s'abstiennent de commettre des violations des droits de l'homme qui approfondiraient inévitablement les ressentiments et aggraveraient l'insécurité. Pour remettre l'instabilité croissante dans la région en perspective, un récent rapport publié par Chatham House a noté que « le taux élevé de piraterie dans le Golfe de Guinée représente une proportion importante des attaques dans les eaux africaines en raison de l'échec des opérations de lutte contre la piraterie ». Ce rapport indique qu'on se rend de plus en plus compte de l'impact des réponses militaires mal exécutées face à l'instabilité dans le Golfe de Guinée et il met en relief la nécessité de repenser intégralement les stratégies existantes.

Des preuves solides suggèrent que les attaques croissantes, dont plusieurs ont fait des blessés au sein des membres d'équipage et ont causé des dommages aux navires ne sont pas opportunistes mais des actes bien orchestrés par des réseaux locaux et internationaux de gangs criminels qui opèrent souvent avec la complicité de

citoyens et de hauts fonctionnaires dans les pays du Golfe de Guinée. Ces attaques reflètent des dilemmes très profonds de sécurité et de gouvernance auxquels font face les pays de la région sur le plan individuel et collectif. Quelles que soient les conditions qui ont contribué à l'incubation des problèmes de sécurité maritime, il est évident que toute solution créative et durable doit prendre en compte les intérêts et les contributions de multiples acteurs et d'institutions en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. Les solutions doivent être poursuivies de manière coordonnée dans les espaces nationaux et régionaux.

1.4 Le paradoxe de l'abondance

Bien que les défis auxquels fait face le Golfe de Guinée en termes de sécurité maritime ne soient pas spécifiques à la région, ils font apparaître deux contradictions profondes. La première et peut être la plus évidente est que malgré que les eaux de la région figurent parmi les plus lucratives pour les activités légitimes et illégitimes, les Etats du Golfe de Guinée sont parmi les plus pauvres et mal gouvernés de la planète. En fait, dans la plupart de ces pays, le contrôle de l'Etat est très faible et devient insignifiant au fur et à mesure que l'on s'éloigne des capitales et que l'on se dirige vers l'intérieur¹ ou le littoral et que l'on entre dans les eaux territoriales. En dehors du Nigéria et dans une moindre mesure de l'Angola, aucun autre pays du Golfe de Guinée ne peut prétendre posséder les capacités navales suffisantes et un effectif de gendarmerie maritime assez important pour servir de force de dissuasion ou de contre-mesure aux crimes maritimes croissants. Il s'agit d'une faiblesse débilante, si l'on considère le rôle primordial des eaux du Golfe de Guinée pour les industries extractives qui sous-tendent la plupart des économies en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale.

En second lieu, malgré les ressources et recettes énormes provenant des ressources naturelles, presque tous les pays de la région font face à une mauvaise gouvernance et à des déficits sociaux. Non seulement les indices de développement humain de ces pays figurent parmi les plus bas, ceux-ci sont aussi très en retard quant à la plupart des indices de gouvernance tels que l'ouverture et

1. La plupart des capitales sont situées le long ou très proche du littoral.

la transparence des gouvernements, le respect de l'Etat de droit, la liberté de la presse et la conduite d'élections régulières et sans crise. Le fait même de l'abondance des ressources est paradoxalement devenu une « malédiction » contre la capacité de ces Etats à mettre en place des structures et institutions efficaces et durables de gouvernance.

La dernière contradiction est que, si les gouvernements et la communauté internationale sont conscients de son potentiel énorme, les eaux du Golfe de Guinée sont devenues aussi bien un terrain de prolifération qu'un refuge pour des éléments criminels nationaux et internationaux dont les activités criminelles transnationales mettent en péril la sécurité dans toute la région et menacent l'approvisionnement du marché mondial en ressources vitales.

1.5 Conséquences

Une conséquence évidente de ces évolutions est que le Golfe de Guinée est devenu un élément important de la structure sécuritaire en Afrique. La montée de l'insécurité (et des instabilités y afférentes) engendre une large gamme de conséquences. En dehors des conséquences les plus courantes comme la piraterie, les crimes violents en mer, d'autres peu reconnues mais tout aussi dramatiques ont des effets directs sur les moyens de subsistance, les cultures, l'histoire et les identités sociales des communautés côtières dont le sort est lié au maintien de la sûreté et de la sécurité dans les voies navigables. Quelques-unes de ces conséquences sont notamment la dégradation de l'environnement, les distorsions dans les économies et l'anomie sociale généralisée. Le défi qui se pose aux analystes et aux décideurs est donc de comprendre les interfaces principales entre l'insécurité en mer et sur les côtes ainsi qu'au-delà afin d'adopter les mesures appropriées qui puissent remédier au développement inégal qui est à l'origine des nombreux défis sécuritaires. Ce scénario fait de l'environnement maritime une priorité sécuritaire de premier rang pour la communauté internationale. Selon le numéro 526 de la

revue « The New African »², l'Afrique de l'Ouest est la « nouvelle zone de danger » dans les eaux internationales. En réponse aux préoccupations de l'ensemble de la communauté internationale, l'ONU, en collaboration avec d'autres partenaires au développement, a mis l'accent sur la gravité du problème en encourageant la création d'un système régional intégré de sécurité et de sûreté maritime dans le Golfe de Guinée. L'attention accrue envers les défis que pose la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée est une reconnaissance de la nécessité d'aller au-delà de l'accent classique mais trop prédominant mis sur la recherche de solutions aux menaces terrestres pour y inclure les dangers en mer.

En conséquence, une compréhension approfondie de l'insécurité maritime telle que formulée dans cette étude commence par une revue de l'effondrement des valeurs de base liées à la sécurité et à la sûreté de la navigation, au commerce international, à l'usage des ressources en mer, des écosystèmes marins et à la stabilité de la société et de l'Etat en Afrique. En guise d'observation provisoire, cette étude démontre que la montée de l'insécurité maritime dans ses différentes manifestations est alimentée par : (a) une fixation intense sur une économie axée sur les profits provenant des ressources naturelles, en particulier le pétrole ; (b) la négligence des menaces provenant des mers par l'Etat postcolonial (c) le manque de stratégies opérationnelles adéquates et cohérentes pour galvaniser les efforts nationaux, régionaux et internationaux.

1.6 Implications

Tout ce qui précède montre que, si la communauté internationale se focalise souvent sur la piraterie et d'autres crimes en haute mer, il est impossible de dissocier les menaces à la sûreté et à la sécurité maritime des nombreux défis liés aux crises politiques et de gouvernance dans la région. En reconnaissant ces défis comme facteurs déclencheurs, il devient moins difficile de prendre en compte tous les contextes spatiaux dans lesquels les défis de sécurité maritime apparaissent. Plus important encore est d'inclure ces contextes dans la conception des réponses politiques. Après tout, ces différents contextes ont des impacts différents mais

2. Le numéro 526 en date de mars 2013

profonds sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée que les politiques ont pu prendre en compte.

A cet effet, Il existe trois espaces évidents mutuellement liées dans lesquelles on peut ancrer une approche plus nuancée de compréhension des liens entre la sécurité maritime et d'autres questions plus larges de développement et de sécurité dans le Golfe de Guinée. Les caractéristiques de ces trois espaces – local ou national, régional et international- et la manière dont ils sont interconnectés sont discutées en détail dans la section 3 du présent rapport.

2. Sécurité Maritime Dans Le Golfe De Guinée: Facteurs Conjoncturels Et Structurels

2.1. Causes profondes de l'insécurité maritime

L'insécurité dans le Golfe de Guinée est caractérisée par des facteurs et des manifestations complexes. Ces facteurs ne peuvent être placés que dans le contexte des évolutions historiques et contemporaines. Cette discussion générale manque souvent à l'ordre du jour des sommets politiques de haut niveau, comme lors de la réunion des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale qui s'est déroulée au Cameroun en juin 2013, afin de pouvoir produire une stratégie complète de sécurité dans le Golfe de Guinée. Bien qu'ils soient évidemment importants en soi, il est probable que l'ordre du jour de ces sommets privilégie les remèdes aux symptômes (comment réprimer la piraterie et d'autres activités criminelles qui menacent le commerce international et la sécurité des ressources). Les causes profondes du problème, liées à des décennies de mauvaise gouvernance et à des aspirations de développement tronquées de la majorité des citoyens vivant dans le Golfe de Guinée, sont souvent négligées. Etant donné que les politiques mises en œuvre et les leaders politiques de quelques Etats du Golfe de Guinée peuvent être en cause dans la création des problèmes en premier lieu, c'est précisément en replaçant les programmes peu confortables mais essentiels de développement social, économique et politique comme conditions préalables à la sécurité que les Etats du Golfe de Guinée peuvent espérer trouver une solution aux menaces sur les mers.

2.2. Dimensions économiques et sécuritaires du monopole maritime international

Dans le contexte d'une mondialisation néolibérale croissante, la mer est devenue une voie très importante

pour le commerce international. Pour reprendre les paroles d' Emmanuel-Marie Peton³, « il s'agit essentiellement d'une économie maritime, étant donné que 50000 navires couvrent 80% du commerce mondial, essentiel au mode de vie de nos sociétés, que 80% du commerce des hydrocarbures se fait par voie maritime et que les ressources minières acheminées par voie maritime servent à la production dans les usines et les industries (90% des minerais de fer) ».

En fait, le revers de cette situation est que l'essor de l'économie maritime mondiale a inévitablement entraîné une montée correspondante de l'insécurité maritime. Tout d'abord, c'est parce que « les océans sont par nature des zones d'ombre qui échappent le plus souvent au contrôle de l'Etat et leur étendue immense les rend impossibles à gérer ». En second lieu et particulièrement « depuis 2008, des zones maritimes sont devenues des voies faciles pour l'afflux d'activités de criminels aidés par la vulnérabilité de certains Etats qui n'ont pas été en mesure d'imposer de contrôles sur leur territoire. De telles zones non gouvernées deviennent alors des zones de production ou de transit pour des activités criminelles, en particulier pour le trafic d'armes et de stupéfiants »⁴.

2.3. Impact de la politique pétrolière des puissances occidentales après le 11 septembre

Le concept d'une "stratégie pétrolière" telle que décrite par un spécialiste français des hydrocarbures, Pierre Terzian, a pris de l'importance depuis la fin de la seconde guerre mondiale en 1945. Selon Terzian⁵, en tant que facteur de « désordre mondial », la stratégie pétrolière consiste en une lutte pour accéder et sécuriser le contrôle des ressources pétrolières à travers le monde. Bien que l'Afrique n'apparaissait dans la stratégie pétrolière mondiale des grandes puissances que dans le contexte du contrôle par les puissances coloniales européennes, ce n'est que durant les dernières décennies du vingtième siècle que les ressources naturelles de l'Afrique et les

3. Emmanuel-Marie Peton, 'Les Pirates en justice, le casse-tête légal', Université Panthéon-Assas/Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire (IRSEM), Paris, 2010

4. E-M Peton, op. cit.

5. Pierre Terzian est PDG de PETROSTRATEGIES SA, dont le domaine d'activité est la presse pétrolière et les conseils. PETROSTRATEGIE a mené des études économiques sur l'industrie des hydrocarbures, y compris le régime d'exploration et d'exploitation dans une douzaine de pays africains.

recettes qui en découlent ont rehaussé le profil de l'Afrique dans la géopolitique des dotations de ressources mondiales.

Suite aux attentats terroristes du 11 septembre 2001 contre les Etats-Unis, les puissances occidentales, sous la direction des Etats-Unis, ont élaboré une nouvelle politique pétrolière (énergétique). Cette nouvelle politique est axée sur la diversification et la sécurisation des approvisionnements en ressources pétrolières et gazières situées loin du Moyen-Orient politiquement instable en général et de l'Arabie Saoudite en particulier. Ainsi, comme Michael T. Klare⁶ l'a écrit, "l'approvisionnement en pétrole et en métaux précieux [est en train de devenir] un enjeu géostratégique majeur qui oriente la politique des puissances occidentales" et en conséquence celle de leurs rivaux ».

Bien que reconnu comme étant l'une des zones historiques d'influence des anciennes puissances européennes coloniales, le Golfe de Guinée est en train de devenir une « zone vitale » pour la sécurité nationale des Etats-Unis, ce qui justifie dans une large mesure la création d'un Commandement des Etats-Unis pour l'Afrique (AFRICOM) autonome en 2008 et d'une zone d'action prioritaire pour la Chine et les puissances émergentes comme le Brésil, l'Inde et la Russie. Compte tenu de cette nouvelle donne, les pays du Golfe de Guinée disposent de ressources considérables d'hydrocarbures, y compris des réserves prouvées.

2.4. L'économie axée sur le profit: la "malédiction du pétrole"

Pour la plupart des pays dans la région, les recettes considérables provenant du secteur du gaz et du pétrole représentent l'essentiel des recettes nationales. Une telle dépendance excessive aux profits de la production et de la vente d'hydrocarbures a transformé plusieurs de ces pays en Etats dominés par une économie de rente ou ce qu'Achille Mbembe qualifie « d'Etats off shore » c'est-à-

dire des Etats dont la survie dépend en très grande partie des recettes qu'ils perçoivent sous forme de rente de la vente de ressources naturelles stratégiques telles que le pétrole brut et le gaz. Bien qu'elle ne soit dans aucune mesure « un cas désespéré », la base de profit de nombreux pays du Golfe de Guinée s'illustre par l'expérience de la Guinée Equatoriale. Dans ce pays, la production et les recettes pétrolières sont à la hausse, alors que les secteurs traditionnels comme l'agriculture (cacao) et la foresterie (bois) sont menacés et abandonnés. Ce n'est donc pas par hasard que l'économie de ce pays est accablée par un chômage et une inflation croissants. Au lieu de promouvoir les autres secteurs de l'économie, l'industrie pétrolière en Guinée Equatoriale s'est transformée en économie d'enclave comme c'est le cas dans d'autres pays du Golfe de Guinée. Ce phénomène, vulgarisé par Terry Lynn Karl⁷ dans une analyse de l'industrie pétrolière au Brésil comme « le paradoxe de l'abondance », est fondé sur la théorie populaire de la recherche du profit ou le « syndrome hollandais » suivant lequel un système économique est systématiquement détruit à travers la dépendance excessive à la rente des ressources naturelles, la corruption et le gaspillage des recettes.

Les Etats du Golfe de Guinée sont également caractérisés par la tendance des gouvernements à mettre au point des systèmes de gestion centralisée des richesses nationales marqués par la confiscation des recettes pétrolières par le gouvernement central et l'élite, qui à son tour, les utilise pour lubrifier et maintenir des systèmes de clientélisme politique extensifs mais informels. Cette caractéristique notoire est bien saisie par une étude conduite par le Fonds Monétaire International (FMI) en 2005 qui démontre que 5% de la population de la Guinée Equatoriale détient 88% des richesses du pays alors que les 95% se contentent des 12% restants. Invariablement, ce système d'inégalité déclenche et aggrave la décadence ou l'effondrement total de l'infrastructure sociale ainsi que la tension/violence endémique.

6. Michael T. Klare est professeur des études de paix et de sécurité mondiales à Hampshire College, RU. Il est l'auteur de l'ouvrage récent : *The Race for What's Left*.
7. Terry Lynn Karl, *The Paradox of Plenty: Oil Booms and Petro-states*, University of California Press, 1997 - *Business & Economics* - 342 pages

Tableau I: Données pétrolières de quelques pays du Golfe de Guinée (Septembre 2007)

	Année de la première découverte du pétrole ou du gaz	Première année de production	Reserve de pétrole en 2009 (milliard de barils)	Production de pétrole brut en 2009 (1000 barils/jour)	Recettes Reserve/ Production
Angola	1955	1956	9,0	1.906,4	12,9
Cameroon	1955	1978	0,2	76,9	7,7
Congo	1951	1957	1,6	267,8	16,4
DRC	1970	1975	0,2	16,4	33,4
Equatorial Guinea	1991	1992	1,1	322,0	9,4
Nigeria	1956	1958	36,2	2207,8	44,9
Gabon	1956	1957	2,0	242,1	22,6
Sao Tomé et Príncipe	2006	2012	0,0	0,0	0,0

Sources: PRIO/CSCW (2007), oil data. Country profiles (September 2007)

Tableau II: La croissance des recettes totales (RT) et des recettes pétrolières (RP) entre 2002 et 2004 (en milliards de FCFA)

Année	Recette	Cameroun	Congo	Gabon	Guinée Equatoriale	Tchad
2002	TR	1343,2	571,7	1018,2	414,6	110,0
	OR	368,9	397,5	608,7	362,5	98,4
2003	TR	1363,3	603,6	1049,1	471,2	133,1
	OR	324,1	421,6	507,2	409,7	111,2
2004	TR	1286,7	738,0	1111,5	773,5	217,5
	OR	337,7	530,0	600,0	700,3	119,3

Source: Tamba I., Tchatchouang J. C., Dou'a R. (dir) L'Afrique Centrale: le paradoxe de la richesse, Yaoundé, Presses Universitaires de Yaoundé, 2007, pp.39, 34 and 55.

Tableau III: Indicateurs sociaux des pays de l'Afrique Centrale

Pays	IDH	IDH Classification	Espérance de vie	Taux d'alphabétisation parmi les adultes (15 ans et plus) %	PIB par habitant (\$)
Cameroun	0,497	148	45,8	67,9	840,4
Congo	0,512	142	52	82,8	1107,9
Gabon	0,635	123	54,5	71,0	4585,5
Guinée Equatoriale	0,655	121	43,3	84,2	5773,5
RCA	0,355	171	39,3	48,6	306,2
Tchad	0,341	173	43,6	25,5	352,0

Source : Tamba I., Tchatchouang J. C., Dou'a R. (dir), L'Afrique Centrale: le paradoxe de la richesse, op. cit. p.55.

Bien que les tableaux ci-dessous ne présentent qu'une partie de la région de la CEEAC, ils ne sont pas moins représentatifs du paradoxe décrit ci-dessus. L'économie basée sur le profit du pétrole ne cesse de créer des conflits et de contribuer à leur persistance. Ceci est le résultat des effets pervers d'un système corrompu issu d'une économie dans laquelle l'essentiel du profit revient à l'Etat (régime) et à ses institutions au détriment du bien-être des citoyens.

2.5. Négligence de la part de l'Etat postcolonial

L'Etat en Afrique a été créé pour servir d'instrument de domination et d'exploitation des ressources aux puissances coloniales en Europe. Dans presque tous les cas, l'Etat post-colonial africain n'a pas réussi à transformer et à remodeler cette conception. Cela a abouti à l'incapacité ou à la réticence de l'Etat à accomplir sa mission souveraine de base et ses responsabilités telles que le maintien de l'ordre, de la sécurité et de la cohésion sociale.

Conçus dans une perspective purement utilitaire et dans un contexte géoéconomique mondial, les Etats africains

post-coloniaux formés à partir des anciens territoires coloniaux semblent avoir été privés dès le départ de toute capacité réelle d'exercer la souveraineté sur leurs territoires maritimes. Cette situation continue d'avoir un impact négatif sur la capacité des Etats à maximiser leurs ressources maritimes. Elle explique également en partie l'absence d'une vision claire de la gouvernance maritime, de la culture et des potentialités maritimes, et empêche les Etats d'avoir une vue globale de la sécurité maritime ou d'établir le lien nécessaire entre la sécurité terrestre et la sécurité maritime.

Les pirates ainsi que les autres auteurs d'actes violents en mer saisissent les ressources rentables en mer par la force et à travers des actes symboliques et de résistance. La défaillance de l'Etat dans la gouvernance du pays et de l'espace maritime, la planche de salut de quelques Etats dans bien des aspects, est devenue pour les pirates et les groupes criminels une occasion de s'affirmer. En abordant la question dans laquelle elle entrevoit les signes du « Syndrome somalien » dans le Golfe de Guinée, Gisèle Ndo'o souligne que la majorité des pirates qui mènent leurs activités au large de la côte camerounaise se

considèrent être de la même classe que les mouvements qui mènent le jeu dans le Delta du Niger.

Le tableau IV ci-après répertorie les actes de violence dans les eaux des Etats de la CEEAC entre 2007 et 2008

jusqu'à leur point fort en 2010- 2011 et à leur déclin et propagation en 2012 vers la région de la CEDEAO.

Tableau IV: Chronologie des actes de violence dans les eaux de la CEEAC

Date	Incident	Remarques
28 Septembre 2008	Attaque contre plusieurs bâtiments bancaires de la ville Limbé	Attaque par des agresseurs venant de la mer, 1 victime
Octobre 2008	Attaques sur les eaux de Bakassi et prise d'otages	Prise d'otages: 07 Français, 02 Camerounais et un 01 Tunisien
17 Février 2009	Attaque contre Malabo (Ile de Bioko)	Les pirates venant de la mer ont attaqué la présidence et les bâtiments bancaires
24 Février 2010	03 Chalutiers attaqués	A Rio del Rey
29 Mars 2010	Attaque contre la Brigade de la Gendarmerie de Bamuso	
17 Mai 2010	Attaque contre deux navires	Buoy A (Wouri channel) Prise d'otage
25 Juillet 2010	Attaque contre 02 chalutiers OLUKUN4 et KULAK7	Cap Debundscha
12 Septembre 2010	Attaque contre 02 navires (SALMA, AMERIGO VESPUCCI)	Buoy Wouri channel base
16 Novembre 2010	Attaque contre MOUNGO7	Moudi Site, 05 victimes
01 Février 2011	Attaque contre 21st BAFUMAR à Ekondo Titi	01 victime et 01 blessé
07 Février 2011	Attaque contre la Gendarmerie de Bonjo Bakassi	02 victimes, 01 blessé et 10 otages
27 Février 2011	Attaque contre le village de KANGUE	02 otages
18 Mars 2011	Attaque contre ECOBANK, Bonaberi	05 victimes et 07 blessés en mer, 02 agresseurs arrêtés
19 Mars 2011	Confrontation en mer entre le patrouille RIB/DELTA et les présumés auteurs de l'attaque contre ECOBANK	18 victimes
23 Juillet 2011	Attaque contre 02 MONGO MEYEN I et chalutiers dans les eaux de la Guinée Equatoriale	In the Bata zone
28 Juillet 2011	Attaque contre deux chalutiers dans les eaux de la Guinée (à confirmer)	Région Bata
09 Octobre 2011	Attaque contre une unité de la Gendarmerie d'Isangé en mission recommandée dans la Péninsule de Bakassi	02 gendarmes tués

Source : Tamba I., Tchatchouang J. C., Dou'a R. (dir), L'Afrique Centrale: le paradoxe de la richesse, op. cit. p.55.

Grâce en grande partie aux efforts concertés sur le plan national, régional et international pour promouvoir la sécurité maritime, il y a eu une réduction prometteuse dans le nombre d'attaques armées le long de la côte camerounaise. Les incidents sont passés de 45 en 2010 à 34 en 2012.

2.6. Entrepreneurs militaires privés

La visibilité croissante et l'implication directe des entrepreneurs militaires privés (EMP) ont apporté une dimension nouvelle mais inquiétante aux préoccupations de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Avec le manque ou l'absence totale de la présence de l'Etat en mer, les EMP à but lucratif ont fait avancer les réclamations. Pour faire augmenter la proportion de services de protection des infrastructures pétrolières et des voies maritimes dans la région. Etant donné que leur présence soulève des questions critiques de légitimité et de réglementation⁸, il existe en même temps une polémique pour savoir s'il faut impliquer ou non les EMP dans la résolution des problèmes de sécurité dans le Golfe de Guinée. S'ils sont régulièrement impliqués sur des situations similaires dans des endroits comme l'Océan Indien sans produire de grande controverse, les EMP sont largement perçus avec prudence et suspicion dans le Golfe de Guinée. En plus de ce problème, se posent les conséquences sécuritaires de l'usage fréquent (mais en grande partie non autorisé) des patrouilles militaires ou navales pour sauvegarder les installations pétrolières en eaux profondes ou pour escorter les navires de passage ou en détresse dans les eaux du Golfe de Guinée.

2.7. Mauvaise délimitation des frontières maritimes

En raison de leur héritage colonial, les frontières terrestres et maritimes des pays africains ne sont pas bien délimitées, permettant ainsi une circulation illicite et non documentée des personnes et des biens. Les frontières maritimes sont encore plus problématiques à cause de la nature même des eaux et du recoupement des juridictions (ou des territoires contestés) qui en découle.

Des litiges maritimes dans le Golfe de Guinée existent par exemple entre le Nigéria et le Cameroun au sujet de la Péninsule de Bakassi, entre la Guinée Equatoriale et le Cameroun à propos d'une île située à l'embouchure du fleuve Ntem, entre le Gabon et la Guinée Equatoriale autour de l'île Mbane et des limites de la Baie de Corisco et celui qui couve entre le Ghana et la Côte d'Ivoire qui revendiquent chacun les zones pétrolières de leurs eaux.

Si la décision prise à l'indépendance par les Etats africains de garder les frontières coloniales selon le principe *Uti Possidetis*⁹ a réduit les risques de conflit, des affrontements transfrontaliers parfois violents ont été recensés lors de ces dernières décennies. Avec les progrès technologiques qui facilitent la découverte d'hydrocarbures et de gaz le long de la côte du Golfe de Guinée et dans les eaux profondes de la région, les risques de litiges autour des frontières maritimes se sont accrus. Si de telles disputes perdurent, il est fort probable qu'elles déclenchent de nouveaux conflits et qu'elles contribuent à l'aggravation des conflits existants et à l'érosion des efforts minuscules consentis pour promouvoir une réponse régionale efficace à l'insécurité maritime dans la région.

2.8. Questions de droit et de justice sociale dans un contexte d'extraction perverse des ressources

Les Etats du Golfe de Guinée font également face à des défis liés, mais non de manière exclusive, aux ramifications perverses de l'économie politique de l'extraction des ressources. A titre d'exemple, certaines préoccupations graves sur le thème des droits de l'homme et de la justice sociale sont souvent passées sous silence même lorsqu'elles fournissent une motivation pour afficher les dérives autoritaires de l'Etat. En choisissant la criminalisation générale de toute activité pouvant mettre en péril la sécurité maritime, les décideurs politiques de plusieurs pays du Golfe de Guinée ont tendance à perdre de vue la manière dont des activités légitimes mais socialement inacceptables privent les

8. Sur cette question, voir aussi le " Document de Montreux" sur les PMSC comme un moyen de promouvoir les bonnes pratiques dans le Golfe de Guinée.

9. *Uti possidetis* (Latin : 'comme vous le possédez') est un principe de droit international suivant lequel un territoire ou un bien demeure la propriété de celui qui le possède à la fin d'un conflit, sauf convention contraire dans le traité. Si un tel traité ne prévoit pas des dispositions relatives à la possession d'une propriété ou d'un territoire, le principe *uti possidetis* s'applique.

communautés de leurs moyens de subsistance et les rendent vulnérables. De telles activités ne laissent pas d'autre choix aux communautés vulnérables que de s'engager dans ces activités illicites. Un bon exemple est la manière dont l'expropriation massive des terres pour une variété de raisons (par exemple pour élargir l'industrie pétrolière, construire des ports massifs et des bases militaires le long des côtes) exerce des pressions sur les communautés côtières et les oblige à trouver d'autres moyens de survie. L'absence d'infrastructures, d'écoles et de l'Etat sous forme des services sociaux de base poussent les populations à entreprendre des activités qui mettent en danger directement ou indirectement la sécurité de la région.

Il importe de prendre en compte les questions environnementales et de justice sociale dans la formulation des politiques alternatives pour réduire les défis de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Dans de nombreux cas, les questions sociales et environnementales ont tendance à s'intégrer dans des questions générales d'identité, d'inclusion et d'exclusion qui sont régulièrement évoquées pour expliquer la persistance de l'instabilité dans la région. Bien que le renforcement des capacités de l'Etat soit crucial pour répondre à ces préoccupations dans le cadre juridique existant, il est également indispensable d'aborder les questions de justice sociale et de responsabilisation économique qui alimentent de plus en plus les insurrections et les crimes dans le Golfe de Guinée.

Un élément critique de cette situation d'insécurité dans la région provient du taux élevé de la pauvreté et des revendications véhémentes liées à la marginalisation économique et à l'exclusion politique par quelques sections de la société. Avec des niveaux de pauvreté plus élevés par rapport aux communautés vivant à l'intérieur du pays, les communautés côtières le long du Golfe de Guinée ont un besoin urgent d'intervention de l'Etat dans le but de promouvoir l'entrepreneuriat, les économies locales et l'accès aux services sociaux de base. Le déficit de la capacité de l'Etat à garantir les droits humains, en particulier les droits environnementaux,

culturels et de propriété constitue également un problème majeur. Au lieu d'agir comme le garant des droits de ces populations, surtout dans le cadre des relations entre les communautés côtières et les grandes sociétés multinationales, les Etats prennent souvent parti pour ces sociétés au détriment des communautés locales. Ce faisant, ils facilitent l'expropriation des communautés de leurs terres ancestrales, de sites culturels importants et de propriétés privées. Si les questions de justice sociale deviennent les principaux déclencheurs de ressentiment profond au sein des communautés abritant de grandes multinationales (et l'Etat « distant »), elles créent un environnement hostile aux investissements et à la bonne gouvernance. Les dimensions d'insécurité associées aux questions de justice sociale et environnementale dans le Golfe de Guinée sont déjà énormes et vicieuses, étant donné que la légitimité réduite de l'Etat sur terre se traduit facilement par violence en mer et vice versa.

2.9. Cadre juridique trop faible pour une gestion efficace de la sécurité maritime

Même si la nécessité d'œuvrer sur la base du cadre juridique existant ou de créer des cadres nouveaux et solides en réponse aux nouveaux impératifs en termes de sécurité maritime est évidente, l'un des problèmes majeurs qui se pose est que ces cadres sont souvent mis en œuvre de manière peu efficace. Ce problème est, en fait, souvent lié au manque de capacité déjà mentionné plus haut. Toutefois, c'est parfois tout simplement la conséquence de l'incompétence et de la corruption aux hauts échelons du gouvernement qui permet à des réseaux néo-patrimoniaux complexes de se former entre les criminels sans aucune difficulté ou avec très peu de perturbations officielles de leurs activités. En cas de détection et d'arrestation, ces criminels sont souvent libérés avec des sanctions insignifiantes.

Ce problème se perpétue à cause de l'incapacité ou du refus des Etats individuels de transposer dans les législations nationales les nombreux traités relatifs à la sécurité maritime internationale auxquels ils ont

librement adhérent. Même dans les cas où ces cadres sont mis en place, les faiblesses fondamentales dans le système de justice pénale, notamment la corruption et le manque d'indépendance du système judiciaire minent souvent les efforts des acteurs visant à assurer l'application des lois ou à imposer des sanctions en cas d'infraction.

La mauvaise mise en œuvre des dispositions juridiques au niveau national est la cause principale de l'absence d'un cadre régional intégré pour relever les défis de sécurité maritime. Bien que plusieurs réunions et conférences aient été tenues, faisant preuve d'une prise de conscience régionale grandissante des menaces à l'environnement maritime, les problèmes sécuritaires terrestres sont toujours l'objet d'une attention disproportionnée et les décideurs politiques ont tendance à appliquer à l'insécurité maritime les méthodologies conçues pour aborder des menaces terrestres. Il y a également une appréciation inadéquate du lien entre la sécurité terrestre et la sécurité maritime ou de la manière dont l'insécurité maritime peut alimenter la violence sur terre et vice versa.

Compte tenu des lacunes évidentes dans la législation et la politique sur la sécurité maritime, il semble que la première mesure à mettre en place pour les pays du Golfe de Guinée soit de moderniser les instruments juridiques ou de créer de nouveaux régimes juridiques intégrés conformément aux bonnes pratiques internationales. Par ailleurs, les réglementations nationales et les sanctions contre la piraterie, qui sont actuellement mal codifiées, doivent être harmonisées de manière à renforcer la capacité régionale à lutter contre la piraterie. Cela exige que les Etats cherchent à consolider leurs stratégies individuelles et communes en matière de sécurité maritime en se basant sur un document de référence similaire à un « livre blanc sur la sécurité maritime ». Ces instruments juridiques visant à promouvoir l'efficacité de l'action de l'Etat en mer exigent une action simultanée de haut niveau couvrant une gamme de questions : la surveillance des voies navigables intérieures et la sécurité des ports aux bases navales avancées, l'augmentation des effectifs des gardes-côtes

et des patrouilles dans les eaux fluviales ainsi que le renforcement des capacités des marines nationales à travers des exercices et des patrouilles conjoints, pour n'en mentionner que quelques-unes.

En résumé, quelques-unes des principales caractéristiques des défis actuels de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée se présentent comme suit :

- a. Les pays du Golfe de Guinée ont fait preuve de leur mauvais état de préparation pour identifier et faire face aux défis et menaces qui se présentent à eux au même moment où la région gagne de l'importance sur le marché mondial du pétrole.
- b. Les pays du Golfe de Guinée sont excessivement tributaires des industries extractives qui dépendent de l'exploitation des ressources minières, en particulier le secteur du pétrole et du gaz. Cette situation est aggravée par la dominance des sociétés étrangères qui sont souvent trop puissantes pour pouvoir être contraintes par les Etats faibles du Golfe de Guinée à se soumettre à une réglementation efficace. De telles conditions augmentent le risque de voir un fossé se creuser entre les populations et leurs dirigeants en plus de contribuer à l'élargissement des failles des inégalités économiques, à la montée des frustrations sociales et à l'incubation des insurrections.
- c. Tout comme la plupart des Etats postcoloniaux, qui ne sont pas en mesure d'assumer et d'exercer assez de pouvoir en matière de réglementation, de contrôle et de protection des richesses maritimes, les pays du Golfe de Guinée sont démunis de leur capacité en raison des lacunes en matière de gouvernance, de vision, de culture et de politique maritime saine.

En raison de la négligence ou du manque total de capacité à exercer un contrôle et à mettre en place une réglementation et une interdiction efficace des crimes en mer, les pays du Golfe de Guinée ne sont pas en mesure de lutter de manière efficace contre les menaces telles que le trafic d'êtres humains, de drogue, de déchets toxiques, de faux produits pharmaceutiques et d'ALPC qui sont en recrudescence.

3. Sécurité Maritime Dans Le Golfe De Guinée: Manifestations Diverses Et Complexes

3.1. Actes de violence en mer : piraterie et vol à main armée

L'insécurité maritime est de nature multidimensionnelle, multiforme et complexe. Le droit maritime international contemporain fait une distinction entre deux actes de violence en mer : (a) la piraterie (perpétrée en haute mer) et (b) le vol à main armée en mer (suivant la zone maritime dans laquelle l'acte a été perpétré). On peut ajouter à ces derniers les actes criminels contre les infrastructures économiques, militaires et sécuritaires en mer. L'insécurité maritime pose un dilemme fondamental de sécurité non seulement pour la gouvernance de la vaste zone maritime de la région mais aussi pour les gouvernements à travers le Golfe de Guinée. Cependant, tous ces actes sont étroitement liés car ils impliquent les mêmes acteurs qui utilisent des modes similaires de fonctionnement et aboutissent souvent aux mêmes résultats pervers. Un autre obstacle à la mise en œuvre d'une stratégie efficace de gouvernance de la sécurité maritime est le fait que les institutions et les gouvernements dans le Golfe de Guinée sont généralement mal équipés et mal placés pour reconnaître les distinctions et les gérer.

Déjà dans quelques pays, certains aspects de la sécurité maritime ont été privatisés à divers degrés ou gérés par des partenariats publics-privés (PPP). C'est le cas, par exemple, au Cameroun où le gouvernement a établi des partenariats avec une entité privée, le Bataillon d'Intervention rapide (RIB-Delta), une unité de force armée pour la protection des navires et des plateformes pétrolières dans l'espace maritime du pays. Bien qu'une telle innovation puisse paraître peu durable à long-terme, elle donne des indications sur la voie à suivre dans la recherche de solutions aux problèmes actuels liés au manque de capacité au niveau des Etats. Dans la durée, il faudra mettre au point une approche régionale globale intégrée de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée en particulier et en Afrique en général.

3.2. Trafic de stupéfiants, de produits pharmaceutiques de contrefaçon ou non conformes aux normes

Selon une étude récente publiée par l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDDC)¹⁰, les crimes internationaux organisés tels que le vol et le détournement de pétrole, le trafic d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions, la traite des personnes et la migration clandestine, pour n'en mentionner que quelques-uns, sont en recrudescence sur la côte de l'Afrique de l'Ouest (et de l'Afrique Centrale) depuis le début de l'an 2000. Bien que ces crimes soient largement reconnus dans les débats publics, leurs impacts considérables sont souvent négligés et ne sont pas abordés de manière adéquate. Aujourd'hui, le Golfe de Guinée est devenu l'une des principales plaques tournantes dans le commerce mondial de stupéfiants et de substances psychotropes pour la plupart en provenance de l'Amérique du Sud ainsi que la destination privilégiée des produits pharmaceutiques de contrefaçon et de qualité inférieure venant de l'Asie et de l'Extrême Orient.

Selon l'ONUDDC, la cocaïne qui transite par l'Afrique de l'Ouest provient de trois principales sources : la Colombie, le Pérou et la Bolivie. De même, le Brésil est un fournisseur bien établi pour les pays lusophones, en particulier pour la Guinée Bissau qui est devenue source d'approvisionnement pour d'autres pays dans la région. Le rapport indique également que les ports nigériens, en tant que principale plaque tournante pour les expéditions en conteneurs, sont devenus très stratégiques pour le transbordement de grandes quantités de drogue provenant de l'Amérique du Sud et à destination des marchés de l'Europe, de l'Amérique du Nord et de l'Asie. En conséquence, comme le Golfe de Guinée est devenu une plaque tournante importante dans le commerce mondial de la drogue et d'autres activités illicites, la région fait face à des défis énormes qui peuvent miner les efforts de développement déjà lents et parfois pénibles. Cela se manifeste par exemple par le nombre croissant de personnes qui deviennent consommateurs dépendants de stupéfiants tels que la cocaïne, l'héroïne et les

10. Transnational organized crime in West Africa, a threat assessment', ONUDDC, Feb. 2013, 68 p

méthamphétamines. Au même moment, de nombreuses régions de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale font face aux effets sanitaires néfastes de la propagation de produits pharmaceutiques de contrefaçon ou de qualité inférieure, dont environ 37 tonnes d'analgésiques illicites saisies en Afrique de l'Ouest en 2012 seulement, surtout au Bénin et au Togo.

3.3. Pêche illégale et risques écologiques

Dans le contexte d'un domaine maritime mal surveillé et d'un cadre juridique et de réglementation insuffisante sur la gestion de la pêche ainsi que d'une faible capacité navale pour utiliser la pêche pour la consommation locale et l'exportation, les eaux du Golfe de Guinée sont devenues un paradis pour les navires de pêche étrangers. Il est presque impossible de déterminer l'impact réel de la pêche illicite, non réglementée et non déclarée (la pêche INN), bien que selon les estimations des experts, 11 à 26 millions de tonnes de produits de la mer sont extraits chaque année de cette manière.

Dans l'ensemble, la pêche INN est à l'origine de la gestion peu durable des ressources halieutiques qui entraîne une faible consommation de protéines et d'autres nutriments au sein des communautés côtières ainsi qu'une perte importante de revenu pour les Etats côtiers qui auparavant gagnaient des sommes importantes en devise en octroyant des droits de pêche dans leurs eaux. Bien que les preuves ne soient pas encore définitives, il se peut que la pêche INN représente une menace pour les espèces rares et vulnérables et mette en danger les écosystèmes et la biodiversité sur les côtes. Enfin, la pêche INN peut constituer un danger environnemental en raison de l'usage des procédures destructives et des produits toxiques.

4. Evaluation Critique Des Actions Déjà Menées

Compte tenu de la complexité des sources et des ramifications nationales, régionales, continentales et mondiales de l'insécurité maritime qui menacent le Golfe de Guinée aujourd'hui, il faudra, afin de trouver des solutions durables, comprendre, mobiliser et harmoniser les actions à divers niveaux. Le défi qui se pose est de mettre en œuvre des interventions qui soient intégrées et globales plutôt que de laisser les différents acteurs poursuivre des actions divergentes et déconnectées capables de miner les solutions efficaces à court, moyen et long terme.

4.1. Sur le plan local ou national

Il a été déjà souligné que les Etats du Golfe de Guinée ne disposent pas des capacités nécessaires pour exercer un contrôle efficace sur leurs territoires côtiers et sur leurs grands fonds marins. Cette faiblesse est encore bien évidente dans le secteur maritime en raison de l'immense étendue des territoires à couvrir ainsi que du manque d'effectif et d'équipement des marines nationales qui doivent parfois faire face à des bandes de criminels redoutables et mieux équipées. Cette situation est aggravée par l'instabilité politique interne qui fournit souvent à un nombre croissant de groupes non-étatiques un mobile pour commettre des actes violents et criminels. Un exemple évident et loin d'être un cas isolé est la région pétrolifère du Delta du Niger au Nigéria. Comme l'a noté récemment le Groupe International de Crise (GIC), la région du Delta du Niger a été l'épicentre des crimes maritimes où pendant des décennies la production du pétrole a engendré un « paradoxe de l'abondance » suivant lequel la richesse n'a pas favorisé un développement durable. L'extraction du pétrole a plutôt laissé dans son sillage un pillage insensé des richesses et une aggravation de la crise de développement du pays. A mesure que les tensions sociales et la pollution environnementale ont augmenté, les recettes pétrolières sont revenues essentiellement au gouvernement central et aux sociétés pétrolières et ont permis à l'élite locale politique, traditionnelle et du monde des affaires de s'enrichir. Ceux qui sont exclus du système opaque et

sordide de récompense ont recours à la violence contre l'Etat comme moyen d'exprimer leur impuissance ou de se faire une place dans le réseau de distribution illicite de la richesse pétrolière. Etant obligé de contourner l'Etat pour avoir accès à une fraction de cette richesse, ces exclus organisent des activités illicites, y compris le vol du pétrole brut, la création de raffineries clandestines et le commerce illégal des ressources pétrolières. L'accroissement actuel des activités illégales de cette industrie, qui est notoirement évident dans les chiffres officiels selon lesquels plus de 15% de la production de pétrole se perd en raison du vol et du trafic de pétrole, a contribué à la floraison du crime économique au Nigéria. Par ailleurs, à l'exception de l'Angola où le groupe séparatiste de Cabinda a mené pendant longtemps des batailles contre le gouvernement central à Luanda, aucun autre pays du Golfe de Guinée ne fait face à une contestation aussi intense et persistante de groupes côtiers armés contre son autorité revendiquant la souveraineté nationale. D'autres états ont des problèmes importants de stabilité et de sécurité qui les empêchent de se focaliser sur des questions « lointaines » de sécurité maritime jusqu'à ce que ces menaces ne deviennent plus coûteuses. Dans les années récentes, par exemple, la Côte d'Ivoire a connu des menaces accrues à la sécurité maritime depuis les élections contestées de 2010. Les menaces s'amplifient également dans un pays relativement plus stable comme le Ghana alors que le Togo et le Bénin ont enregistré un effondrement relatif de la sécurité maritime pendant les périodes d'incertitude nationale liées aux transitions politiques et à la crise économique grandissante. Sans aucune exception, ces pays ont dû à des moments différents prendre conscience du fait que l'ignorance et l'absence de réponse rapide aux défis de la sécurité maritime peuvent mettre en péril la survie fiscale et menacer la sécurité et la stabilité nationale. Le caractère insoluble des problèmes de sécurité maritime dans la région est amplifié par ce que l'on peut qualifier de longue histoire d'aveuglement politique envers la situation dans les eaux côtières, aussi bien dans les domaines de la sécurité que de la planification du développement durable. Dans un rapport récent sur la drogue et le crime transnational en Afrique de l'Ouest, par exemple, l'Office des Nations

Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) a noté à juste titre que « les institutions étatiques et l'Etat de droit sont faibles dans la plupart de ces pays, et si ces Etats ne prennent pas des mesures pour lutter contre le crime organisé, il est fort probable que l'instabilité persiste et augmente ».

4.2 Sur le plan régional

Depuis que les eaux du Golfe de Guinée sont devenues une zone importante de menaces maritimes, les Etats de la sous-région ont commencé à se mobiliser pour réduire ou éviter les risques. Cependant, des divergences régionales visibles apparaissent entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale en ce qui concerne le degré d'attention et les mesures prises jusqu'à présent. A titre d'exemple, les initiatives prises par les pays de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale, (CEEAC) ont évolué plus rapidement que celles de leurs homologues dans la région de la CEDEAO, même s'il y a de fortes chances de collaboration entre les deux régions dans un avenir proche. En termes comparatifs, la CEEAC dispose d'un programme de sécurité maritime relativement plus avancé et solide que celui de son homologue ouest africain. Lancée d'une manière plus globale en 2009, l'initiative de sécurité maritime a été institutionnalisée à travers la création d'un Centre Régional de Coordination pour la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) à Pointe-Noire, Congo. Le centre est chargé de regrouper le potentiel militaire et civil des différents Etats membres et de s'appuyer sur ces derniers pour créer une stratégie de sécurité maritime intégrée capable de répondre efficacement aux nouveaux défis de sécurité. La stratégie de la CEEAC est conforme à la perspective continentale parce qu'elle encourage le partage et la gestion des informations, la surveillance conjointe de l'espace maritime, l'harmonisation des actions en mer, l'introduction d'un régime fiscal maritime régional, l'acquisition d'équipements destinés à un usage commun et l'institutionnalisation d'une conférence maritime périodique.

Pour des raisons opérationnelles, la stratégie de sécurité maritime de la CEEAC divise la section de l'Afrique Centrale du Golfe de Guinée en trois zones (A, B et D)

allant de l'Angola aux frontières maritimes du Nigéria et du Cameroun. La zone la plus vulnérable et paradoxalement la plus dynamique est la zone D, qui couvre le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et São Tomé-et-Príncipe. L'un des points forts du modèle de la CEEAC est la création d'un centre de coordination à Douala au Cameroun qui sert actuellement de plaque tournante régionale pour les activités de lutte contre la piraterie. Cependant, en dépit de cette percée, une contrainte majeure est que la CEEAC dispose d'une capacité très limitée pour faire face aux défis croissants de sécurité maritime. Ce facteur oblige de temps en temps les Etats membres de l'organisation à solliciter et à compter presque exclusivement sur l'assistance militaire/marine extérieure. En fait, c'est pour combler cet écart que la CEEAC a créé en mai 2009 un inventaire du potentiel naval et de patrouilles conjointes capables d'assister les marines plus faibles dans la zone afin de mettre en commun leurs ressources de manière plus efficace et efficiente.

D'autre part, la CEDEAO ne commence que lentement à appréhender les réalités et les implications complètes des dimensions maritimes de son architecture de sécurité régionale qui a été pendant longtemps dominé par une focalisation sur les défis de sécurité terrestre. Quoique la CEDEAO soit une CER très avancée par rapport aux quatre autres sur le continent, ce qui forme maintenant le cœur de sa stratégie maritime n'a fait l'objet de discussion pour la première fois par le Comité des Chefs d'Etat – Major (CCDCS) qu'en avril 2010 lors d'une réunion à Cotonou. L'une des raisons de ce retard relève de la perception générale selon laquelle les défis maritimes de la région étaient en grande partie un problème nigérian lié aux activités interminables d'insurrection dans le Delta du Niger. Le résultat de cette perspective étroite est que les questions de sécurité maritime ont été gardées hors de l'ordre du jour régional ou au mieux discutées en termes généraux et d'aspiration.

Compte tenu de l'expansion des incidents de piraterie et d'autres formes d'attaques violentes au delà de la proximité immédiate du littoral nigérian vers les eaux

togolaises, béninoises et même ghanéennes, la CEDEAO n'a pas eu d'autres choix que de commencer à examiner les dimensions régionales des menaces à la sécurité maritime. En plus de l'adoption en principe d'une grande partie du modèle de la CEEAC, la CEDEAO a indiqué la nécessité d'un plus grand engagement envers le partage d'information, la coordination et l'intégration des moyens. En 2012, la communauté a créé la Zone E comme première zone opérationnelle couvrant le Nigéria, le Niger, le Bénin et le Togo. Il est intéressant de noter que cette nouvelle zone opérationnelle est directement adjacente à la zone D de la CEEAC. Ensemble, ces zones constituent le goulot d'étranglement de la piraterie et des autres activités criminelles opérant le long des eaux du Golfe de Guinée. A l'instar du modèle de la CEEAC, la CEDEAO envisage que les Etats membres dans les zones indiquées coordonnent leurs activités maritimes, échangent les informations, et d'une manière générale, mettent en commun leurs ressources.

4.3. Sur le plan mondial

La préoccupation internationale face à la sécurité maritime est le mieux illustrée par l'adoption de deux résolutions majeures du Conseil de Sécurité des Nations Unies (CSNU) en l'espace de quatre mois : les Résolutions 2018 (octobre 2011) et 2039 (février 2012) qui lancent un appel à une initiative régionale de grande envergure en réponse à la menace grandissante de la piraterie. Il est facile de déduire de ces deux résolutions et d'autres initiatives internationales les priorités principales de la communauté internationale vis-à-vis de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Il est également évident que ces priorités ne sont pas assez compatibles avec celles des pays et des communautés locales dans la région. Dans aucun ordre particulier, les priorités de la communauté internationale sont : de faire face de manière efficace aux menaces à la sécurité énergétique, d'assurer un commerce international sans heurts, de poursuivre la guerre mondiale contre le terrorisme et d'arrêter le flux illicite de drogues, d'armes et de personnes. Face à ces préoccupations, les principaux pays qui sont les forces motrices du programme de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée (et à travers l'Afrique)

sont plus enclines à considérer un recours à l'action militaire comme solution durable aux défis de sécurité maritime au lieu d'interventions douces qui se focaliseraient sur la sécurité et le développement humain.

Pour ces puissances, les éléments clés de la sécurité et de la sûreté maritime diffèrent de manière qualitative parce qu'ils mettent l'accent sur la lutte contre l'extrémisme violent, les armes de destruction massive (ADM) et la piraterie, la promotion de la sécurité énergétique ainsi que sur la réaction rapide face aux contagions dangereuses. Bien qu'elles semblent très importantes, ces priorités privilégient une approche descendante et sont complètement déconnectées des préoccupations urgentes des gouvernements ou des communautés du Golfe de Guinée, préoccupations qui ont trait à la gouvernance et aux moyens de subsistance mais également à la sécurité au sens large, y compris à la sécurité des populations et de l'Etat. En d'autres termes, si les préoccupations de la communauté internationale portent essentiellement sur la sûreté du transport maritime et, par extension, sur l'approvisionnement du monde en énergie, elles vont pour la plupart à l'encontre des objectifs des communautés côtières qui perçoivent leurs soi-disant activités illicites comme des moyens légitimes de survie face aux contraintes imposées par les déficits en matière de gouvernance.

La conséquence générale des tendances évoquées ci-dessus est que les réponses aux défis de sécurité maritime doivent prendre en compte les ramifications nationales, régionales et mondiales. De plus, ces réponses doivent tenir compte de la multiplicité des intérêts externes qui caractérisent ces différents niveaux-mais qui se recoupent cependant.. Ainsi, même s'ils se fondent sur un cadre régional solide, les pays et les mécanismes clés de coopération régionale au sein du Golfe de Guinée peuvent contribuer à beaucoup d'initiatives disponibles sur place ou à l'étranger. Malheureusement, il est difficile de rassembler et de répondre aux intérêts divergents des nombreux acteurs étatiques et non étatiques qui convergent dans le Golfe de Guinée en raison de l'environnement international mondialisé acteurs et intérêts qui représentent en eux-mêmes des

éléments clés du modèle complexe de sécurité maritime dans la région. En dernière analyse, il faut considérer l'environnement mondial à la fois comme un avantage et une garantie lors de la conception et de la mise en œuvre des politiques et des stratégies appropriées pour aborder la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée.

4.4 Mise en œuvre d'un cadre normatif approprié

Bien qu'ils soient issus d'initiatives récentes, les instruments juridiques existants relatifs à la gestion des défis de sécurité maritime privilégient les mesures préventives et répressives.

4.4.1. Législations répressives

Il existe des législations internationales relatives à la sûreté et à la sécurité maritime qui sont par nature répressives. La première législation est la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer signée en Décembre 1982 sous l'égide de l'ONU et qui est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, presque une décennie et demi plus tard. Malgré son statut de document de référence établissant la définition classique d'un acte de piraterie (prévue en son article 101), l'approche de cette Convention et ses méthodes définies pour aborder les questions de violence en mer sont considérées comme restrictives et trop faibles pour faire face aux nouvelles évolutions. C'est pour combler ces lacunes que la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime a été signée à Rome le 10 mars 1988. Egalement dénommée Convention SUA, elle a permis d'élargir le champ d'action de la convention précédente en prévoyant un Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental. Finalement, les dispositions de la Convention SUA ont été révisées lorsque des protocoles additionnels ont été adoptés à Londres en 2005 en vue de moderniser et de faciliter les procédures de contrôle et de répression.

4.4.2 Législations générales de prévention

Jusqu'à présent, il existe très peu de documentation portant sur la lutte contre la piraterie maritime qui place

un accent particulier sur la prévention des menaces environnementales en mer. C'est surtout le cas du Code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui prévoit une approche vraiment préventive pour la sécurité maritime. Le Code ISPS, qui provient en substance du chapitre IX de la nouvelle Convention SOLAS (la sauvegarde de la vie humaine en mer) de 1994, est fondé sur le principe de la gestion des risques qui tient compte de deux principes fondamentaux, à savoir : le coefficient de vulnérabilité des cibles et les conséquences des attaques.

4.5. Autres initiatives multilatérales pour la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée

Ces initiatives incluent les efforts consentis par diverses organisations internationales ainsi que par les partenaires multilatéraux et bilatéraux pour faire d'une part avancer et promouvoir la sécurité maritime et d'autre part, pour protéger les intérêts vitaux géostratégiques dans le Golfe de Guinée.

4.5.1 Le Conseil de Sécurité des Nations Unies (CSNU)

L'un des principaux mandats du CSNU est de répondre et de gérer les menaces à la paix et à la sécurité dans le monde. Au cours des deux dernières années, le Conseil de Sécurité des Nations Unies a adopté une position sur la lutte contre la piraterie maritime et le vol à main armée en mer le long du Golfe de Guinée. Le CSNU reconnaît ainsi cet enjeu comme capable de miner la sécurité et la prospérité internationale. Le besoin d'action rapide s'est ressenti suite à la proposition du Président Yayi Boni du Bénin, qui a lancé avec l'appui de la France et des Etats-Unis un appel au Conseil à adopter à l'unanimité la Résolution 2018 d'octobre 2011. Cette résolution exhorte essentiellement les Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) à lutter contre les actes de piraterie et de vol à main armée en mer par une action concertée en mettant en place des patrouilles maritimes bilatérales et régionales. Par la suite, le 29 février 2012, le Conseil a également adopté à l'unanimité la Résolution 2039, invitant les Etats membres du Golfe de Guinée à œuvrer ensemble par

4.5.2 Les Amis G8++ du Groupe d'Experts en Sécurité Maritime du Golfe de Guinée

Box I: Les Amis G8++ du Groupe d'Experts en Sécurité Maritime du Golfe de Guinée

Vue d'ensemble

La sécurité maritime dans le Golfe de Guinée a été discutée par le groupe d'experts de maintien de la paix/renforcement de la paix du G8 (G8PK/PB) en 2011 sous la présidence de la France. L'objectif de ces discussions était d'améliorer la coordination du renforcement des capacités maritimes entrepris par les donateurs en Afrique de l'Ouest et du Centre en vue d'éviter le double emploi et de rendre cette activité plus efficace.

Lors de la réunion du G8PK/PB tenue en avril 2012, le Royaume Uni a présenté une communication proposant la création d'un groupe informel plus large qui rassemble tous les pays menant des activités de renforcement des capacités dans le Golfe de Guinée. La première réunion de ce nouveau groupement a eu lieu en juillet 2012 et a été suivi d'une discussion plus large sur la sécurité maritime lors de la réunion de novembre 2012 du G8PK/PB.

Sous la présidence britannique du G8 en 2013, ce groupe a été formalisé davantage. Il a été séparé du G8PK/PB et dénommé 'les Amis G8++ du Golfe de Guinée(FOGG). L'objectif de ce groupe est d'améliorer la coordination parmi les partenaires internationaux sur les initiatives de renforcement des capacités pour faire face au crime maritime dans le Golfe de Guinée. Il s'agit d'éviter le double emploi, de faciliter des projets communs et de rassembler les partenaires internationaux pour discuter collectivement les évolutions politiques qui contribuent à la lutte contre le crime maritime. Le 30 avril 2013, le FOGG s'est réuni au Ministère des Affaires Etrangères et du Commonwealth à Londres et une seconde réunion est prévue pour novembre 2013.

Jusqu'à présent, les participants aux initiatives de FOGG sont notamment : l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Danemark, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Japon, les Pays Bas, la Norvège, le Portugal, la République Coréenne, la Russie, l'Espagne, la Suisse, le Royaume Uni, et les Etats-Unis d'Amérique ainsi que l'Union Européenne, l'Interpol, l'ONU, le Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique Centrale et l'Organisation Maritime Internationale. Le groupe travaille en étroite collaboration avec l'industrie et Oceans Beyond Piracy (une ONG intervenant dans le domaine de la sécurité maritime).

La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), l'Union Africaine et la Commission du Golfe de Guinée (CGG) participeront à la prochaine réunion prévue pour novembre à Abuja. Suivant le style d'une Chambre de Compensation Africaine, la réunion se focalisera sur la mise en œuvre des accords de sécurité et de sûreté maritimes signés à Yaoundé, Cameroun les 24 et 25 juin 2013.

Plateforme de coordination des Amis G8++ du Golfe de Guinée

Les discussions sur la sécurité dans le Golfe de Guinée sous la présidence américaine et française ont abouti au développement d'une matrice qui présente en détail toutes les activités prévues ou mises en œuvre par les partenaires internationaux participants. Le but est de créer un seul document source pour toutes les activités des donateurs afin de réduire le double emploi au sein de la communauté internationale et d'accroître la sensibilisation sur les différentes initiatives. En utilisant la méthode du Groupe de Travail 1 du Groupe de Contact sur Piraterie au

large de la Côte Somalienne, cette matrice a été transformée en une plateforme en ligne par Oceans Beyond Piracy, avec l'appui de la France. Depuis le lancement de cette plateforme en ligne lors de la réunion du 30 avril du FOGG, le nombre de contributeurs à cet outil a augmenté et il est prévu qu'une version actualisée sera présentée aux représentants des Communautés Economiques Régionales de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en novembre.

Message politique

En dehors de la coordination de l'activité de renforcement des capacités, le FOGG cherche également à réaliser une plus grande cohérence dans les messages politiques communiqués par ses membres sur la sécurité et la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée. Jusqu'à présent, la tendance est de se focaliser uniquement sur la piraterie comme une menace à la sécurité maritime dans la région, tout en négligeant les vols à main armée qui sont commis dans les eaux territoriales et d'autres activités criminelles, y compris la pêche non réglementée non déclarée et illicite ainsi que le trafic de drogue des armes et des personnes. Le FOGG cherche à accroître la sensibilisation sur cette tendance et la manière dont la situation dans le Golfe de Guinée est facilement comparée à celle de l'Océan Indien sans établir les grandes différences entre les deux.

Démarche conjointe

Le FOGG a convenu de tenir une démarche conjointe avec les organisations et les pays qui ont signé des accords sur la sécurité et la sûreté maritimes lors du Sommet des Chefs d'Etat tenu les 24 et 25 juin à Yaounde. La démarche a pour but de démontrer l'appui international à la mise en œuvre des accords de Yaoundé. Il s'agira d'une série de réunions entre les représentants des Etats et organisations signataires et les ambassadeurs des Etats membres du FOGG participants. Il est prévu que ces réunions auront lieu en automne 2013 avant la réunion du FOGG qui aura lieu en novembre.

Centre de Partage d'Information sur le Commerce Maritime pour le Golfe de Guinée

Le FOGG du G8++ FOGG a servi de plateforme inestimable pour l'apport de l'appui financier des partenaires internationaux à une initiative dirigée l'industrie afin de créer un Centre d'Echange d'Information pour le Golfe de Guinée (MTISC –GoT). La France, la Norvège, les Pays Bas, l'Australie ont convenu d'apporter des contributions financières et d'autres pays envisagent d'apporter leur assistance.

Cadre pour une stratégie commune en matière de poursuites judiciaires

Un élément clé dans la lutte contre le crime maritime dans le Golfe de Guinée reposera sur le renforcement de la capacité et de la volonté politique des Etats de mener des enquêtes et de poursuivre en justice les auteurs des crimes maritimes. Les Etats du pavillon doivent aussi assumer la responsabilité de mener des enquêtes sur les attaques contre leurs navires. Pour faciliter ces enquêtes, les Etats-Unis cherchent à élaborer par le biais de ce groupe une stratégie commune qui fera l'objet de discussion lors de la réunion de novembre.

l'intermédiaire des mêmes voies multilatérales afin de convoquer un Sommet pour élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie en collaboration avec l'Union Africaine.

Ces résolutions sont conformes aux principaux résultats d'une réunion d'experts provenant de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest qui s'est tenue à Cotonou (Bénin) en mars 2012 avec l'appui de l'ONU. Cette réunion a adopté en premier lieu un projet de Protocole d'Accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale et a, en second lieu, suggéré la rédaction d'un projet de code de conduite sur la répression des actes de piraterie, des vols à main armée sur les navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale. Finalement, elle a recommandé la formulation d'une déclaration conjointe par les Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG faisant état de la mise en œuvre d'un cadre régional pour la sécurité et la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée. Ces instruments ont été validés lors du Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale qui s'est tenu en juin 2013 à Yaoundé.

4.5.3. L'Union Européenne

L'appui de l'Union Européenne porte essentiellement sur l'apport d'aide financière et logistique dans le cadre de la Facilité de Soutien aux Experts pour former et améliorer les capacités opérationnelles du personnel de la marine et du corps des gardes côtes des pays de l'Afrique Centrale. Jusqu'à présent, trois ateliers ont eu lieu à Pointe Noire (Congo), à Malabo (Guinée Equatoriale) et à Douala (Cameroun) pour soutenir la formation du personnel civil et militaire sur l'action de l'Etat en mer.

4.5.4. INTERPOL

Le programme EVEXI (Evidence Exploitation Intelligence) de l'Organisation Internationale de la Police Criminelle, INTERPOL, est une initiative majeure qui mérite également d'être mentionnée. Financé par la France et la Norvège, le programme vise à « fournir un cadre pour

l'exploitation systématique et coordonnée des informations relatives à la piraterie » dans le but de créer une « approche multinationale des interrogatoires liées à la piraterie en tant que crime organisé ».

4.5.5. L'Initiative Atlantique

L'initiative Atlantique a été financée par le Brésil dans le cadre "La Zone de Paix et de Coopération de l'Atlantique Sud" (ZOPACAS) en 1986. Environ deux décennies plus tard, en 2008, l'initiative s'est transformée en « document de réflexion » pour la relance de la coopération régionale entre les pays au sein de la zone Sud Atlantique (y compris les pays du Golfe de Guinée) dans quatre domaines d'intervention : la cartographie et l'exploration des fonds marins, l'environnement (océanographie, pêche), la sécurité maritime et le transport (aérien, maritime et ports). Depuis 1993, des opérations navales dénommées « Atlas Sur » sont organisées tous les deux ans avec l'appui de la marine de l'Afrique du Sud, du Brésil, de l'Argentine et de l'Uruguay.

4.5.6. L'Union Africaine et la Stratégie MIA 2050

Sur le plan continental, l'Union Africaine collabore depuis 2002 avec les Communautés Economiques Régionales CER pour assurer une mise en œuvre réussie de l'Architecture Africaine de Paix et de Sécurité (AAPS). Cet objectif repose sur cinq composantes clés : le Conseil de Paix et de Sécurité de l'UA (CPS/UA), un système continental de première alerte rapide, le Conseil des Sages (agissant comme un organe de médiation renforcée), la Force Africaine en Attente (FAA) et finalement la mise en œuvre d'un cadre de reconstruction post conflit. L'adoption de la Stratégie Maritime Intégrée de l'Afrique (SMIA) en 2009 a donc été une tentative de combler les lacunes au niveau de l'AAPS qui ne renfermait pas les dispositions adéquates pour gérer les questions de sécurité maritime de façon efficace dans le cadre des priorités sécuritaires continentales en général. Lors d'un atelier de suivi d'experts tenu à Addis Abeba en décembre 2011, le projet de Stratégie Maritime Intégrée de l'Afrique à l'horizon 2050 (Stratégie MIA 2050) a été adopté en vue d'articuler « une vision commune,

cohérente, multidimensionnelle à long terme et dirigée par l'Afrique pour aborder les défis et les opportunités maritimes de l'Afrique ». L'atelier a également mis au point un cadre pour permettre à l'UA de coopérer avec la CEEAC, la CEDEAO et la CGG ainsi qu'avec le Bureau Régional des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et pour l'Afrique Centrale (UNOCA et UNOWA) afin de préparer le Sommet de Yaoundé des Chefs d'Etat et de Gouvernement sur l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée en juin 2013. L'objectif fondamental de ces initiatives est de créer un cadre régional pour la coopération dans le domaine maritime en vue de lutter contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale.

4.6. Initiatives bilatérales

Au cours de la dernière décennie, les pays du Golfe de Guinée ont bénéficié d'une large gamme de soutien dans les domaines financier, logistique et matériel pour cibler efficacement les défis d'insécurité maritime. Ces pays ont obtenu l'appui de pays comme la France, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la Chine, pour n'en mentionner que quelques-uns.

4.6.1. La France

Les contributions de la France aux questions de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée se retrouvent au niveau de deux initiatives : (a) le Programme de Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix en Afrique (RECAMP) et (b) l'Appui à la réforme de la Sécurité Maritime dans le Golfe de Guinée (ASECMAR). Depuis 1990, la mission du Corymbe, une opération militaire de la marine nationale française, a été mise en œuvre pour renforcer la coopération avec un certain nombre de pays du Golfe de Guinée. L'objectif de cette mission, au-delà de l'assistance fournie dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, est d'assurer la présence française permanente sur les côtes ouest-africaines afin de protéger les intérêts économiques de la France dans la région.

Au fil des ans, la France a concentré la majeure partie de son assistance en matière de sécurité maritime à ses

anciennes colonies, en particulier par l'intermédiaire de conseillers militaires et par la patrouille des eaux internationales attenantes aux eaux territoriales de ces pays. Au milieu de l'année 2011, par exemple, Paris a commencé un projet de trois ans dans le cadre de son 'Fonds de Solidarité Prioritaire' pour aider le Bénin, le Togo et le Ghana à élaborer des stratégies nationales de sécurité maritime, former les civils et les forces armées et améliorer la coordination entre les trois pays voisins. Connu au départ sous le nom d'ASECMAR (Appui à la Réforme de la Sécurité Maritime dans le Golfe de Guinée), le projet a été plus tard élargi pour inclure la Côte d'Ivoire, le Nigéria et la Guinée. Ce projet vise également à reconnaître et à renforcer la souveraineté de l'Etat sur les eaux grâce à l'amélioration des capacités de leur administration interne de sécurité et à la coordination régionale sur les questions maritimes.

4.6.2. Les Etats-Unis

Les Etats-Unis continuent d'intensifier leurs initiatives sécuritaires et leur présence géostratégique dans l'ensemble de l'Afrique et dans le Golfe de Guinée. Nettement en avance sur les autres grandes puissances, Washington a mis en place plusieurs initiatives pour promouvoir ses programmes en Afrique, à savoir : l'Initiative Station Partenariat Afrique (APSI), l'African Contingency Operations Training and Assistance (ACOTA), le Centre d'Etudes Stratégiques pour l'Afrique (CESA), et l'initiative la plus ambitieuse, le Commandement US-Africa (AFRICOM) etc. Ces initiatives portent essentiellement sur des accords de défense et de coopération militaires avec quelques pays clés du Golfe de Guinée et du reste de l'Afrique, privilégiant ainsi la coopération en matière de sécurité avec une sélection de partenaires stratégiques.

C'est souvent sur cette base que la marine des Etats-Unis effectue des escales régulières dans les ports des pays du Golfe de Guinée pour fournir un appui logistique et former leurs marines. Les Etats-Unis se focalisent sur l'amélioration de la Capacité Régionale de Connaissance Maritime (RMAC) en installant entre autres des équipements radars et radios et des Systèmes

d'Identification Automatiques (SIA) sur plusieurs sites le long de la côte. Les Etats-Unis ont aussi lancé en 2007, en collaboration avec des partenaires, la Station Partenariat Afrique (APS) qui a regroupé 11 pays dans le cadre d'un exercice intégré sous le nom de « Sahara Express » d'avril à mai 2012. L'objectif de cet exercice et de presque toutes les initiatives dans le Golfe de Guinée était d'améliorer la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest à travers des opérations maritimes d'interception, c'est-à-dire comment aborder un navire suspecté, fouiller et confisquer des cargaisons illicites, rechercher la pêche INN et l'immigration clandestine. Le gouvernement des Etats-Unis a également offert des équipements militaires et navals, y compris cinq bateaux au Nigéria. En février 2012, l'ancien navire de gendarmerie maritime américain « Cutter Chase » a été rénové et rebaptisé NNS Thunder pour la marine nigériane.

Bien qu'elle soit formulé en termes généraux, l'assistance grandissante de Washington au Nigéria est liée au besoin de réduire la volatilité et de l'instabilité dans la région pétrolière du Delta du Niger, instabilité qui menace les intérêts vitaux des Etats-Unis dans l'ensemble du Golfe de Guinée. De plus, les Etats-Unis estiment que compte tenu du fait que le Nigéria est doté de la marine la plus grande et robuste à l'échelle régionale, il pourrait jouer un rôle central dans la promotion de la sécurité et de la stabilité dans la région. En somme, il est estimé qu'au cours des cinq dernières années, les Etats-Unis auraient, à eux seuls, dépensé plus de \$35 millions pour la formation des gardes-côtes et des marines de la région, la mise à niveau des radars et d'autres équipements ainsi que pour la rénovation (et les dons) de vieux équipements. L'Atlantic Council a estimé à environ \$1,27 milliard le coût des dépenses engagées par les Etats-Unis et ses alliés en matière de réponse globale contre la piraterie et l'insécurité maritime.

4.6.3. Le Royaume-Uni

Bien qu'elle ne soit pas à la même échelle, la participation britannique dans la région de Golfe de Guinée a suivi le même modèle que celui des Etats-Unis en termes d'appui bilatéral aux marines nationales et de

renforcement des capacités logistiques de plusieurs pays. La principale différence a cependant été l'accent croissant mis sur la nécessité de fournir aux compagnies pétrolières multinationales davantage d'assistance ainsi que de promouvoir une plus grande coordination entre celles-ci afin de combattre la piraterie, le vandalisme et de réparer les relations avec la communauté depuis longtemps brisées qui sont à l'origine de l'hostilité des populations locales envers les compagnies. Plus précisément, le gouvernement britannique a contribué à la mise en place d'un Centre d'Echange d'Informations sur le Commerce Maritime (MTISC) au Ghana sous les auspices du Forum Marin International des Compagnies Pétrolières (OCIMF). Le but principal est de mettre à disposition des systèmes de partage d'informations efficaces et sécurisés pour coordonner les mesures de lutte contre la piraterie et réduire la dépendance des compagnies à l'égard des marines et des systèmes de sécurité nationaux en déliquescence. Il est également différent parce qu'il implique un certain niveau de participation de la part du secteur privé basée sur un modèle qui a été relativement efficace dans la Corne de l'Afrique

4.6.4. La Chine

L'arrivée de la Chine et d'autres pays émergents dans toute l'Afrique et dans le Golfe de Guinée en particulier ne peut pas être ignorée. La région a également assisté à la participation du navire de guerre de la marine belge "Godetia" à l'opération multinationale "Obangame" qui a eu lieu le 28 février 2013 à Douala (Cameroun). La participation des puissances émergentes telles que la Chine, le Brésil, et l'Inde va augmenter considérablement dû à la soif énergétique grandissante de leurs économies. La Chine en particulier augmente actuellement ses investissements dans le Golfe de Guinée à une allure sans précédent, surtout dans le secteur du gaz et du pétrole. Cet accroissement des investissements va certainement engendrer un plus grand désir de contribuer aux initiatives bilatérales et multilatérales visant la protection des infrastructures pétrolières et la stabilité en haute mer.

5. Le Risque d'Extraversion Des Mécanismes De Sécurité Maritime Dans Le Golfe De Guinée

5.1. Le risque d'extraversion de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée

La sécurité et la défense étant des questions de souveraineté d'Etat, l'ingérence externe dans les politiques de sécurité et de défense d'autres pays est souvent perçue avec une grande appréhension. Bien qu'ils ne disposent pas des capacités individuelles ou collectives pour mobiliser assez de ressources et de capacités pour résoudre les problèmes de sécurité maritime qui sont en constante augmentation, les pays du Golfe de Guinée se méfient de l'intrusion croissante des grandes puissances étrangères dans leur secteur de sécurité et de défense. Malgré les appels croissants mais dissonants au sein du Golfe de Guinée en faveur d'une priorisation « interne » des questions et défis de sécurité maritime, il est peu probable que ces pays puissent rassembler dans un avenir proche les mécanismes et les ressources nécessaires pour faire avancer le processus. Par ailleurs, il y a un point où quelques aspects clés des mesures de sécurité et de défense mises en place par les pays du Golfe de Guinée rejoignent de plus en plus les intérêts géostratégiques de ces mêmes puissances étrangères, ce qu'ils hésiteront sûrement à accepter.

5.2. Réponses au niveau national

Au plus fort de la crise de piraterie au large de la côte somalienne, les navires qui circulaient dans ces eaux devaient le faire avec l'appui à bord de gardes lourdement armés ou en se faisant guider par des forces marines multinationales. Naviguer sans protection revenait à risquer des attaques. Aucune de ces deux options n'a reçu l'aval officiel des pays du Golfe de Guinée, que ce soit individuellement ou collectivement, bien que la menace des attaques de piraterie ait augmenté. Ce qui découle de cette situation est la nécessité d'envisager, de prioriser et d'élaborer une réponse globale et durable à l'insécurité maritime sur le moyen et long terme. Une telle réponse politique doit inclure tous les domaines de risque ainsi que tous les acteurs clés.

Une autre dimension importante est que ces réponses aux défis de sécurité maritime dans la région doivent être conçues et mises en œuvre en utilisant une approche ascendante (plutôt que descendante) qui mette un accent particulier sur les intérêts des communautés le long du vaste littoral qui font les frais des menaces journalières provenant des eaux territoriales. Un point d'entrée important sur le plan politique est la recherche de solutions aux problèmes de justice sociale causés par les activités de l'industrie extractive, en particulier par les sociétés pétrolières et gazières opérant dans la région. Il importe également que les réponses politiques reconnaissent la nécessité d'aller au-delà des réponses militaires coercitives pour inclure des interventions « douces » qui privilégient le développement par rapport à l'usage d'options militaires excessives. Tout compte fait, les faits démontrent que malgré la remilitarisation du Golfe de Guinée, les défis de sécurité maritime se sont multipliés au lieu de diminuer.

Sur le plan national, la tendance actuelle est à la réforme des cadres normatifs existants de la sécurité et de la défense nationale pour compléter et redynamiser l'action de l'Etat en mer. Cependant, les réponses nationales ont jusqu'à présent été limitées, non coordonnées et pour la plupart lentes. Concernant les initiatives nationales, en 2005 par exemple, l'administration de l'ancien Président du Nigéria Olusegun Obasanjo a mis sur pied une Task Force Inter-agence de Sécurité Maritime présidée par l'Amiral Dele Ezeoba (qui est actuellement le chef de la marine) pour mener des enquêtes sur les différentes menaces à la sécurité maritime et recommander des stratégies pour y remédier. Dans la même année, l'administration a également lancé la Stratégie pour la Sécurité Energétique du Golfe de Guinée (GGESS) qui avait pour tâche de mettre au point une architecture régionale de sécurité énergétique, y compris un système de radar pour surveiller les navires sur les eaux. Son successeur, le Président Yar'Adua a également lancé un appel à une action accélérée pour créer la Garde Militaire du Golfe de Guinée (GGGF) en vue de réduire les écarts de capacité entre les forces maritimes et les agents de douane et de mener des opérations et des exercices conjoints. En mai 2009, le Ministre de la Défense du

Cameroun a annoncé que quatre pays (le Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe) allaient mettre sur pied une force conjointe pour lutter contre les crimes le long de leur littoral commun alors que l'Angola a proposé un mécanisme régional de sécurité pour combattre les menaces communes.

Au Cameroun aussi, la doctrine de la sécurité et de la sûreté est actuellement en cours de révision et cela semble être le plus illustratif des indicateurs de la volonté politique d'intégrer les questions maritimes dans les politiques et dans l'architecture de sécurité nationale. La révision proposée cherche en partie à expliquer le décret N2007/290/CAB/PR du 1er novembre 2007 portant sur l'organisation et la conduite de l'action de l'Etat en mer et dans des régions navigables. De même, avec la promulgation du décret N2009/080 du 20 février 2009 visant à créer le Bataillon d'Intervention Rapide du Delta, les partenaires marins du Bataillon d'Intervention Rapide, (BIR), le Cameroun a réaffirmé son engagement à faire de l'action de l'Etat en mer l'une des nouvelles priorités de la politique publique. Les actions de l'Etat en mer, aussi bien que la sécurité et la sûreté maritime sont donc devenues des biens publics nationaux. Cet engagement récent semble en effet marcher sur les traces de son voisin, le Nigéria, où la piraterie et le vol à main armée dans ses eaux se sont intensifiés depuis 2007, obligeant le gouvernement à renforcer sa présence militaire sur le littoral. C'est la même voie qu'a suivie la Guinée équatoriale, qui a récemment acquis la plus grande flotte d'Afrique centrale. De telles réactions nationales face aux actes de violence maritime commises dans les eaux côtières et dans les régions maritimes semblent expliquer la réduction relative du phénomène.

5.3. Initiatives et réponses régionales et multilatérales

Afin de mettre en œuvre une approche régionale pour remédier à un phénomène aussi complexe que la sécurité maritime, il faudra certainement tenir compte des particularités issues de l'histoire géographique et de

l'importance de la sécurité collective. Selon Fredrik Söderbaum¹¹ " l'une des raisons pour lesquelles il faudra promouvoir la coopération régionale est qu'il n'existe pas de solution au niveau d'un cadre mondial institutionnalisé. A ce niveau, on a tendance à passer outre les nouveaux défis n'ayant pas d'impact direct sur les grandes puissances. La coopération régionale est donc devenue un outil important pour relever non seulement les défis régionaux mais aussi des défis mondiaux comme la stabilité financière, la sécurité, la paix et la santé.

En dehors des efforts spécifiques nationaux, il y a également eu plusieurs initiatives bilatérales visant la mise en place de patrouilles et d'une sécurité conjointes dans les eaux du Golfe de Guinée. C'est l'objet de l'accord de sécurité entre le Cameroun et la Guinée Équatoriale signé à Yaoundé le 30 août 2012 qui cherche essentiellement à aborder les questions consulaires, en particulier les questions de migration en matière de sécurité frontalière. Cet accord est semblable à celui qui a été signé entre le Cameroun et le Gabon le 12 Septembre 2012 à Yaoundé sur la mise en place d'une Commission Bilatérale Commune de Sécurité en vue d'institutionnaliser les relations existantes dans ce secteur. Un aspect clé de cette initiative est d'assurer des politiques judicieuses et des dispositions juridiques dans le but de combattre la criminalité transfrontalière, de développer la coopération technique et la formation liée à la sécurité pour le personnel militaire et civil etc.

5.3.1. L'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC)

Bien avant le sommet des Chefs d'Etat de juin 2013, dont le point fort a été la reconnaissance de la nécessité d'une initiative interrégionale du Golfe de Guinée sur la sécurité maritime, des arrangements modestes mais notables de coordination interrégionale entre les pays de l'Afrique Occidentale et Centrale avaient été mis en place, même si ils ont été de courte durée. Dès 1975, les deux régions ont fait un effort modeste pour coordonner les réponses et les politiques maritimes en émettant l'idée d'une

11. Theorising the rise of regionness' by Bjorn Hettne and Fredrik Soderbaum, Article publié en ligne 20 août 2006

Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) qui malheureusement n'est devenue active sous une forme institutionnalisée qu'en 1999. L'OMAOC avait pour but, entre autres, de créer un réseau intégré de garde-côtes qui coordonnerait non seulement les politiques et les actions de sécurité maritime interrégionales, mais qui servirait aussi d'interface auprès des acteurs externes comme l'ONU et son agence spécialisée chargée des affaires maritimes, notamment l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Cela fait partie d'une plus large stratégie qui reconnaît la nature transnationale de l'environnement maritime et la nécessité de configurer un cadre de politique multilatéral efficace. L'OMAOC a également essayé, bien qu'avec un succès limité, d'aller au-delà des préoccupations de sécurité maritime traditionnelles comme le vol à main armée et la piraterie, pour inclure des interventions dans le secteur des finances maritimes grâce au renforcement des capacités des expéditeurs locaux et à l'accroissement de leur compétitivité vis-à-vis de leurs homologues étrangers mieux nantis. Cela, naturellement, fait également partie d'un contexte plus large de sécurité maritime car elle vise à mettre des fonds à la disposition des acteurs locaux et ainsi à leur permettre de s'engager dans des activités légitimes d'expédition, réduisant de ce fait les menaces criminelles liées aux activités maritimes dans la région. Cette importante initiative n'a cependant pas pu décoller entièrement en raison de l'hésitation des Etats membres à fournir le financement initial de début d'activité de la Banque Régionale de Développement Maritime.

Il y a eu d'autres initiatives relativement plus récentes aux plus hauts niveaux des gouvernements pour débattre du potentiel du Golfe de Guinée à mettre en péril ou à contribuer au développement de ses Etats membres. Une des premières rencontres est la conférence ministérielle de 2006 sur la sécurité et la sûreté maritime organisée par un consortium d'institutions des Etats-Unis. Tenu à Cotonou, Bénin, la conférence a reconnu et discuté la nécessité de prendre d'urgence des mesures pratiques pour améliorer la surveillance et l'échange d'informations, établir des lois et régimes de

réglementation solides et appropriés, faciliter la sensibilisation du public sur la portée et les effets de l'insécurité maritime, améliorer la coopération régionale et l'harmonisation des politiques et encourager la participation des partenaires bilatéraux, multilatéraux, non gouvernementaux et commerciaux. La conférence a également abordé la question importante de la volonté politique et de son potentiel pour influencer l'impact de toute réponse coordonnée.

Des réunions au niveau des organisations multilatérales spécifiquement axées sur les questions de sécurité maritime ont également été organisées, parmi elles la 13^{ème} Assemblée Annuelle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui s'est tenue à Dakar, Sénégal en octobre 2006. Les recommandations qui ont émanées de cette réunion ont été similaires en ce sens qu'elles ont porté sur la nécessité de la coordination des politiques sur le plan régional. Plus précisément, la réunion a proposé la création d'une infrastructure régionale de gendarmerie maritime pour renforcer les patrouilles et les capacités des marines nationales. Lors du sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement du Golfe de Guinée qui s'est tenu en août 2006 à Libreville, Gabon, une tentative similaire a été faite en vue d'utiliser la diplomatie multilatérale pour adapter les réponses politiques aux défis de la sécurité maritime dans la région. Cette réunion de haut niveau n'a pas donné de résultats concrets puisque les leaders n'ont fait que réitérer leur engagement envers une réponse coordonnée aux défis qui confrontent la région. Il n'est pas étonnant qu'une réunion ultérieure prévue pour novembre 2006 n'ait pas pu avoir lieu. En outre, les réunions multilatérales sont devenues de plus en plus urgentes et importantes dû à l'augmentation du taux de piraterie et de trafic d'armes et de drogue dans la région. La réunion la plus importante jusqu'à présent est celle qui a été organisée en 2012 par le Commandement des Etats-Unis pour l'Afrique (AFRICOM) nouvellement créée, mais très controversé, qui pour la première fois a proposé l'amélioration de la coopération entre la CEDEAO et la CEEAC dans la gestion du secteur maritime.

Bien que ces diverses propositions semblent importantes, elles n'ont pour la plupart pas été traduites en initiatives concrètes et réalisables pour un certain nombre de raisons. Tout d'abord, elles reflètent un écart frustrant entre la rhétorique officielle et le manque de volonté politique de prendre des mesures concrètes face à ce qui est évidemment une préoccupation grave relative à la sécurité. En d'autres termes, si elles semblent traduire une appréciation des différents aspects des préoccupations générales de sécurité maritime dans les différents pays, elles ne brillent pas par leur appréciation du lien entre la sécurité et le développement ou de la manière dont la sécurité maritime est liée à d'autres obligations de sécurité « terrestre » et non séparée. En second lieu, les propositions et les initiatives y afférentes sont trop fragmentées pour apprécier la nécessité d'une synergie au niveau de la myriade d'agences qui traitent des questions maritimes et parmi les pays du Golfe. Ainsi, au lieu de faciliter la rationalisation (et l'harmonisation) des activités des organismes existants et éviter le double emploi et le gaspillage, ce qui semble ressortir de ces propositions est la tendance à créer de nouvelles agences avec des bureaucraties chevauchantes et douteuses. En troisième lieu, le problème le plus épineux est qu'elles sont presque toujours né-mortes à cause du manque de ressources humaines et matérielles, un facteur qui explique la dépendance des pays du Golfe de Guinée aux gouvernements étrangers pour répondre à leurs besoins les plus fondamentaux en matière de sécurité maritime.

Dans la plupart des cas, le programme et les résultats de ces réunions ont été généralement influencés par les intérêts stratégiques des principaux sponsors externes qui sont souvent des gouvernements étrangers et les institutions nationales ou multilatérales qu'ils contrôlent. Toujours est-il que la raison sous-jacente de la plupart de ces réunions est d'introduire ou de promouvoir de nouveaux régimes juridiques et sécuritaires par lesquels les Etats du Golfe de Guinée pourront reconfigurer leurs systèmes de sécurité et de justice pénale pour une réponse plus efficace face aux menaces à la sécurité maritime. Quelques-uns de ces instruments juridiques ont été négociés sur le plan continental afin de les rendre

plus forts et d'augmenter la coordination interrégionale. L'un de ces instruments est la Charte Africaine sur le Transport Maritime qui a été convenue à Durban en 2010 et qui vise particulièrement à améliorer la coopération régionale dans le domaine du transport et de la sécurité maritime.

D'autres instruments, déclarations et accords qui ne sont pas directement liés aux dossiers importants comme la piraterie et la drogue mais à des dimensions spécifiques de la sécurité maritimes ont été également examinés. En 2005, par exemple, le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) a fait une déclaration sur la pêche durable en Afrique à Abuja, Nigéria, alors que l'Union pour la Conservation Internationale a fait pression pour établir des zones marines protégées dans le Golfe de Guinée. Une autre réponse similaire est la création du Partenariat Stratégique pour la Pêche en Afrique avec l'appui de la Banque Mondiale, de l'Union Africaine, du Fonds Mondial pour la Nature et de l'Organisation Mondiale pour l'Alimentation et l'Agriculture. En juillet 2005, le Fonds Environnemental Mondial s'est également engagé au versement d'une aide de 60 millions de dollars pour soutenir des activités connexes. Tout récemment en 2012, la Commission du Golfe de Guinée (CGG) a organisé une grande conférence à Luanda, Angola, qui a abouti à la Déclaration de Luanda sur la Paix et la Sécurité dans le Golfe de Guinée. Cette déclaration a, en partie, attiré l'attention sur les défis de coordination entre deux des institutions régionales les plus importantes dont la juridiction couvre le Golfe de Guinée, à savoir la CEDEAO et la CEEAC.

5.3.2. L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Si une discussion détaillée de ses activités spécifiques dépasse le cadre du présent rapport, l'approche de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'agence spécialisée des Nations Unies en charge des questions maritimes internationales, consiste à canaliser les appuis destinés à relever les défis maritimes en Afrique de l'Ouest et Centrale au travers des deux principales organisations

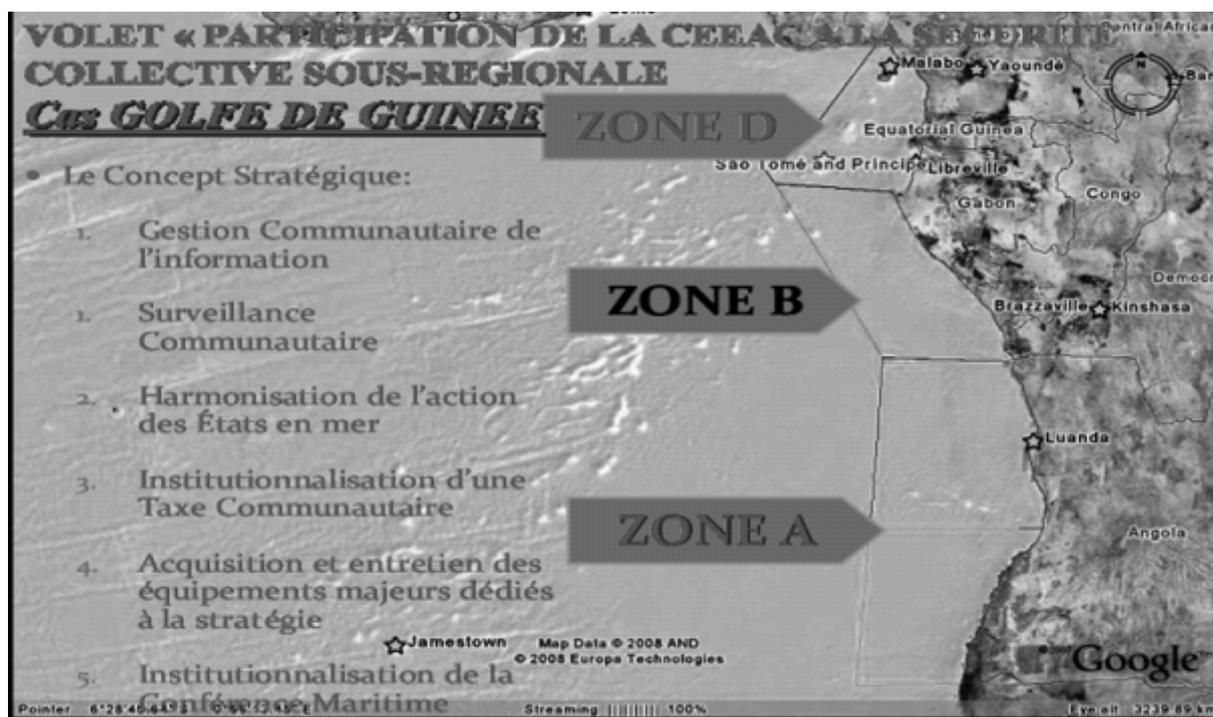
régionales en Afrique occidentale et centrale : la CEDEAO et la CEEAC. Ainsi, dès 2006, l'OMI a signé un protocole d'accord tripartite avec les deux institutions régionales pour intégrer les capacités et infrastructures de gendarmerie maritime des pays membres pendant une période de deux ans. Sous les auspices du Conseil de Paix et de Sécurité en Afrique Centrale, elle encourage la synergie entre la CGG et la CEDEAO. Dirigée par la CGG, cette initiative s'aligne sur les recommandations de l'ONU relatives à la nécessité d'élaborer une stratégie régionale intégrée pour lutter contre la piraterie ainsi que celles de mettre en œuvre un mécanisme équivalent d'ordre multinational et régional. Dans les années récentes, l'OMI a été au premier rang de l'encouragement et de l'assistance aux pays du Golfe de Guinée pour leur permettre d'élaborer et de mettre en œuvre un nouveau code contre la piraterie, avec un accent particulier sur la prévention et la répression de la piraterie, le vol à main armée contre les navires et les activités maritimes illicites. Ce code a été adopté lors de la réunion ministérielle qui s'est tenue à Cotonou, Bénin. Ces initiatives soutenues par l'OMI en Afrique de l'Ouest et Centrale semblent

avoir donné le ton et encouragé l'ONU à envoyer une mission d'évaluation sur la piraterie au Nigéria, en Angola et au Gabon. La recommandation principale de cette mission d'évaluation a été l'appel à l'organisation d'un sommet sur la sécurité maritime qui a eu lieu en juin 2013 à Yaoundé, Cameroun.

5.3.3. Avantages comparatifs de la CEEAC et de la CEDEAO par rapport à la sécurité maritime

Tel qu'indiqué plus haut dans le présent rapport, si l'on compare les deux organisations, la CEEAC semble avoir un agenda et un programme de sécurité maritime plus avancés que ceux de la CEDEAO. Lancée de manière plus globale en 2009, l'initiative de la CEEAC sur la sécurité maritime repose sur deux éléments importants. Le premier est la création du Centre Régional pour la Sécurité Maritime en Afrique Centrale (CRESMAC) à Pointe-Noire au Congo. Le second est la promotion de la « synergie » entre la CGG et la CEDEAO. Cette stratégie cadre avec les objectifs de l'UA déjà mentionnés, à savoir : le renforcement de la paix, de la sécurité et de la stabilité

Diagramme I: Participation à la sécurité collective sous-régionale de la CEEAC — le cas du Golfe de Guinée



Source: Données cartographiques de Jamestown disponible sur www.googlemap.fr

sur le plan continental à travers la coordination des activités des CER de manière à promouvoir la complémentarité au lieu de la concurrence.

La stratégie de la CEEAC correspond à cette perspective continentale plus globale parce qu'elle cherche essentiellement à promouvoir le partage et la gestion de l'information, la surveillance conjointe de l'espace maritime, l'harmonisation des actions en mer, l'introduction d'un régime fiscal maritime régional, l'acquisition d'équipements destinés à un usage commun et l'institutionnalisation d'une conférence maritime périodique. Cette approche régionale hybride a permis à la CEEAC d'avoir une longueur d'avance en poursuivant des activités à valeur ajoutée qui dissimulent parfois les contraintes logistiques auxquelles la communauté est confrontée. Par exemple, à la création du CRESMAC, il avait été envisagé que le Centre deviendrait à la longue financièrement autonome grâce à la mise en place d'un régime fiscal maritime régional. Cependant, après bientôt quatre ans, les modalités n'en sont pas encore définies. Pour l'heure, ce centre régional de coordination dépend en grande partie des dons des partenaires au développement et des contributions symboliques des pays membres ; lesquels dons et contributions ne sont pas réguliers.

La CEEAC a également montré à la CEDEAO et à d'autres mécanismes régionaux une voie possible à suivre en divisant sa vaste région de l'Afrique Centrale du Golfe de Guinée, qui va de l'Angola aux frontières maritimes du Nigéria et du Cameroun, en trois zones: A, B et D.

Etant donné que la zone D, qui couvre le Cameroun, le Gabon, la Guinée Equatoriale et São Tomé-et-Principe, est la plus active des trois zones où le plus grand nombre de menaces et d'attentats a eu lieu, elle a connu beaucoup d'activités au cours des quatre dernières années. A partir de 2009, de nombreuses patrouilles de surveillance ont été lancées dans la zone, aboutissant à des résultats positifs, y compris à une diminution

significative des incidents liés à l'insécurité maritime dans la région. En effet, les avantages des patrouilles et d'autres mesures conjointes sont évidents lorsqu'on compare les données sur les attentats de piraterie et de vols à main armée en mer commis entre 2007 et 2010 à celles des attentats survenus entre 2011 et 2012. Grâce à des mesures similaires, l'immigration clandestine et la INN sont également en déclin dans la zone D.

Curieusement, bien qu'elle soit la plus avancée en termes d'opérationnalisation, la Zone D fait toujours face à des problèmes qui mettent un frein à ses activités. Le premier problème et le plus évident est la pénurie de personnel naval et de sécurité qualifié dans les différents pays membres à mettre à la disposition de la zone pour des activités conjointes. En second lieu, la zone manque d'infrastructure navale adéquate en termes de navires et d'équipements appropriés, de bases et de chantiers navals qui sont essentiels pour une surveillance et des patrouilles efficaces¹² sur une période prolongée. Le troisième problème vient de l'incapacité des Etats membres à mobiliser les fonds adéquats, y compris pour les opérations de routine de patrouilles maritimes conjointes. Dans l'ensemble, les contraintes de personnel, d'infrastructure et de fonds inadéquats impliquent que les pays dans cette zone ne sont pas à même de participer pleinement et de manière efficace ou sont obligés de se tourner vers l'extérieur pour remplir leurs besoins prioritaires. Finalement, la non-opérationnalisation des autres zones signifie que seule la Zone D est opérationnelle dans le cadre de la stratégie de sécurité maritime de la CEEAC.

Les défis opérationnels ci-dessus qui se posent à la Zone D se conjuguent à d'autres contraintes générales qui limitent la capacité de la CEEAC à gérer de manière adéquate les défis de sécurité maritime. A titre d'exemple, le champ d'action de la CEEAC sur la sécurité maritime est également limité par la faible capacité de l'organisation à prendre des décisions contraignantes au niveau du leadership. Il y a aussi le problème de la

12. Actuellement, les patrouilles gabonaises et celles de Sao Tome et Principe ne sont pas présentes dans la zone D.

résistance constante auxquelles se heurtent les décisions et actions de la CEEAC de la part d'autres cadres régionaux institutionnalisés comme la CEMAC qui jouissent d'une plus forte présence institutionnelle sur le terrain. Par ailleurs, il y a une insuffisance évidente au niveau de la législation sur les questions de sécurité maritime pour attirer une réponse régionale robuste qui se manifeste par la non-criminalisation des actes de violence en mer et l'absence d'un cadre juridique national pour définir l'Action de l'Etat en Mer (AEM). En dernier lieu, en plus du manque de recherche et d'innovation locale sur les questions de sécurité et de sûreté maritime, la région de la CEEAC est paralysée par l'attitude nonchalante des Etats membres envers les questions de sécurité maritime collective.

Quelles que soient les lacunes dans les initiatives actuelles, il importe de noter qu'il existe toujours des marges considérables d'amélioration pour établir et élargir la portée des accords interrégionaux de collaboration en matière de sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. On peut commencer par reconnaître que les eaux contiguës au sein de la Zone D de la CEEAC empiètent sur les limites proches des Etats ouest africains du Nigeria et du Bénin où les menaces à la sécurité maritime sont également très présentes. Cela souligne la nécessité d'une coopération avec la CEDEAO et avec un acteur important comme le Nigéria. Ce n'est donc pas par pure coïncidence que la CEDEAO a accepté les aspects clés du modèle de la CEEAC, en démontrant entre autres un fort engagement à encourager le partage d'information, la coordination et l'intégration du potentiel de la région. En 2012, la CEDEAO a créé sa première zone opérationnelle, appelée 'Zone E' couvrant le Nigéria, le Niger, le Bénin et le Togo. Par ailleurs, un accord sur la surveillance maritime des eaux contiguës a été signé en mai 2009, suivi de la mise au point d'un inventaire des moyens navals et des patrouilles conjointes capables d'aider les marines de la zone à

utiliser leurs ressources de manière efficace et efficiente. L'un des points forts du modèle de la CEEAC est la création d'un centre de coordination à Douala au Cameroun qui sert actuellement de plaque tournante régionale à des activités de lutte contre la piraterie. C'est en partie en réponse à la prise de conscience sur le fait que les défis de sécurité maritime qui confrontent l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale sont très similaires que la CEDEAO a récemment consenti à beaucoup d'efforts pour rattraper la CEEAC en matière d'appréhension de la dimension maritime de ses dilemmes sécuritaires régionaux. Jusque là, la priorité de la CEDEAO portait essentiellement sur la sécurité terrestre. Quoique la CEDEAO soit une CER très avancée, sa stratégie maritime, qui a fait l'objet de discussion pour la première par le Comité des Chefs d'Etat – Major (CCDCS) lors d'une réunion à Cotonou en avril 2010, est encore à l'état embryonnaire.

Tel qu'indiqué plus haut, ce retard relève de la perception générale selon laquelle les défis maritimes de la région étaient en grande partie un problème nigérian liés pour la plupart aux insurrections interminables dans le Delta du Niger¹³, une région riche en pétrole mais très pauvre. Ce qui a inversement trait à ce phénomène, c'est la tendance du Nigéria à résister à toute tentative de discussion au sein de la CEDEAO sur ses défis sécuritaires internes, surtout ceux de l'industrie du pétrole et de la région du Delta du Niger.

La conséquence est que les questions de sécurité maritime ont été exclues de l'ordre du jour régional ou, au mieux, discutées en termes généraux ou d'aspiration. Néanmoins, l'expansion de la piraterie au delà de la proximité immédiate du littoral nigérian vers les eaux togolaises, béninoises et même ghanéennes a favorisé une appréciation de la portée des défis de sécurité régionale et la nécessité d'une plus grande coopération.

13. En dépit de cette résistance, les Etats membres de la communauté ne seraient en mesure d'aborder cette question de manière décisive ou adéquate même s'ils étaient invités à se prononcer là-dessus.

5.3.4. La Commission du Golfe de Guinée (CGG)

Une autre plateforme possible de coopération intergouvernementale qui fait déjà l'objet de discussion dans les réunions officielles et informelles est celle de la Commission du Golfe de Guinée (CGG). Etant la seule organisation ayant un mandat cohérent couvrant la totalité du Golfe de Guinée¹⁴, on espérait qu'elle aurait dû naturellement assumer un rôle central dans des efforts interrégionaux de coordination sur les questions maritimes, y compris les aspects de sécurité. Cela s'est cependant avéré être un travail plutôt difficile dû à la petite taille de son secrétariat, au nombre réduit de son personnel et à son budget insuffisant, mais aussi à la difficulté de mobilisation de la volonté politique au niveau des chefs de gouvernement pour convenir et faire démarrer ses initiatives importantes. Alors que les défis logistiques énormes auxquels la région est confrontée devraient normalement donner de l'impulsion au travail de la CGG, c'est au contraire la raison pour laquelle il est difficile à la Commission de s'imposer dans l'élaboration des programmes et dans la mise en œuvre des mesures.

Avec l'engagement régional de plus en plus croissant vers une action collective pour endiguer les menaces communes, les Etats membres commencent à percevoir la nécessité d'une action collective et d'une coordination plus grande sous l'égide de la CGG. De même, alors que les différends frontaliers demeureront un sujet controversé permanent dans l'avenir et peuvent même se multiplier avec la découverte de nouveaux gisements d'hydrocarbures dans des zones mal délimitées en eaux profondes, l'incitation à la coopération s'est intensifiée. Dans un proche avenir, la CGG peut probablement devenir l'institution focale pouvant profiter des avantages comparatifs des deux organisations régionales en Afrique de l'Ouest et Centrale de manière à contribuer efficacement au développement de cadres de sécurité maritime régionaux appropriés et efficaces.

Bien que les acteurs perçoivent les perspectives de l'élargissement du rôle de la CGG en matière de mobilisation de la coopération interrégionale sur la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale, le processus peut être entravé par la conséquence plus large des divergences géopolitiques chevauchantes qui remontent très loin dans l'histoire des deux régions. Le premier facteur est la crainte, parfois justifiable mais la plupart du temps sans fondement, des intentions 'véritables' de la puissance régionale qu'est le Nigéria. En raison de sa taille imposante en termes d'économie, de population, de ressources et de forces armées, le Nigéria est considéré quelque peu comme un 'tyran' régional, au mieux comme un tyran potentiellement sans danger. En fait, plusieurs pays, en particulier ses voisins immédiats qui sont tous des pays francophones, sont souvent peu disposés à permettre la régionalisation de la prise de décision de sécurité par crainte que le Nigéria ne domine et n'oriente la politique et l'action régionale vers la protection de ses intérêts nationaux. Bien qu'il ne l'ait jamais ouvertement admis, le Nigéria semble reconnaître qu'une discussion ou une décision sur les dimensions régionales de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée pourrait le mettre sur la sellette, notamment pour sa mauvaise gestion de ses problèmes de sécurité interne persistants, surtout en ce qui concerne la question du Delta du Niger. Ce qui explique en partie la raison pour laquelle le gouvernement nigérian a pu jusqu'à présent dissuader la CEDEAO de mettre à l'ordre du jour la situation sécuritaire dans la région du Delta du Niger.

5.3.5. Dynamiques politiques en Afrique de l'Ouest et la corrélation en termes de sécurité maritime

Dans plusieurs cas, le Nigéria pourrait également se montrer réticent à aborder plusieurs questions de sécurité régionale, précisément par crainte d'être considéré

14. Notez que les membres de la CGG n'incluent pas tous les Etats du Golfe de Guinée. La liste des pays du Golfe de Guinée est la suivante : Angola, Bénin, Cameroun, Congo, DRC, Guinée Equatoriale, Gabon, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Côte d'Ivoire, Liberia, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Sao Tomé-et-Principe, Togo. Les membres de la CGG sont : Angola, Cameroun, Congo, République Démocratique du Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Nigéria, Sao Tomé-et-Principe. La CEEAC regroupe les pays suivants : Angola, Burundi, Cameroun, République Centrafricaine, Congo, République Démocratique du Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Sao Tomé-et-Principe et Tchad. La CEDEAO regroupe : Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone and Togo.

comme un tyran. Par contre, il préfère s'engager dans des collaborations de petite taille avec des pays tels que Sao Tomé-et-Principe (dans le cadre d'une commission mixte pour contrôler les ressources le long de leur frontière maritime commune) et avec le Bénin (dans le cadre d'une patrouille conjointe de six mois dans leurs eaux, à travers une opération dénommée « Opération Prospérité ». La marine nigériane a également accueilli en février 2012 un exercice naval annuel dénommé Exercice Obangame Express impliquant un certain nombre de pays africains, l'Europe et les Etats-Unis. Avec cette crainte souvent sans fondement d'une "hégémonie régionale " qui a été consciemment inoffensive dans beaucoup de ses rapports avec les plus petits pays dans la région, la CEDEAO perd tout l'avantage qu'elle pourrait tirer des immenses capacités économiques, politiques et diplomatiques du Nigeria.

Une autre source de préoccupation importante de la CEDEAO (et cela pourrait s'accroître lorsque la perspective de collaboration avec la CEEAC sur les questions de sécurité maritime sera intégrée) est liée aux différentes histoires coloniales des Etats membres qui ont engendré de différents systèmes et cultures bureaucratiques et langues officielles. Souvent ignorées ou considérées comme insignifiantes, ces différences sont accentuées par les efforts de la France visant à garder son influence sur ses anciennes colonies, érigeant ainsi des barrières à leur pleine intégration avec leurs voisins anglophones. Bien que parfois exagérée, la concurrence française avec le Nigéria à cet égard pourrait être en partie à l'origine de la lenteur d'une plus large intégration au sein de la CEDEAO et par conséquent avoir un impact sur l'élaboration des politiques sur la sécurité maritime régionale et sur leur mise en œuvre.

En dépit de ces problèmes, la CEDEAO a pris d'importantes mesures initiales en vue de l'intégration du cadre de sécurité maritime de ses Etats membres. En travaillant dans de plus larges cadres régionaux de gouvernance et de sécurité comme le Cadre de Prévention des Conflits de la CEDEAO (2008) et la vision 2020 de la CEDEAO, la région a indirectement placé la

sécurité maritime dans le contexte général des questions de gouvernance. Une fois qu'il éclora, l'agenda de sécurité maritime de la CEDEAO pour l'instant encore dans l'œuf, sera en mesure de tirer profit des plusieurs années d'expérience de la Communauté dans le développement d'approches régionales en matière de démocratie, de consolidation et d'imposition de la paix et d'intégration économique.

Malheureusement, les réponses internationales face aux défis de la sécurité maritime semblent avoir un caractère militaire prédominant, suivant le modèle des interventions dans le Golfe d'Aden et sur la côte somalienne. La décision controversée du gouvernement des Etats-Unis de transférer le siège d'AFRICOM en Afrique de l'Ouest est le reflet de cette tendance. Avec la coopération croissante entre les Etats-Unis et diverses forces armées (militaires/marines) dans le Golfe de Guinée, qui se traduit par le transfert de ressources et le renforcement des capacités militaires, la militarisation de la région peut apparaître comme une suite logique. Dans les références précédentes aux interventions des gouvernements étrangers tels que les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la France, les composantes militaires ont occupé une place prééminente, précisément parce que la conceptualisation de l'insécurité est étroitement limitée aux réponses militaires.

En plus de ce qui précède, il y a des préoccupations au sujet de la manière dont l'augmentation correspondante des dépenses militaires par les pays du Golfe de Guinée eux-mêmes pourrait avoir des conséquences graves pour les droits de l'homme, la justice sociale et pour les investissements dans les programmes d'aide sociale aux citoyens. Avec l'engouement international pour les solutions militaires qui deviennent de plus en plus courantes après le 11 Septembre, il est à craindre que certains pays du Golfe de Guinée n'utilisent des mesures de lutte contre la piraterie et contre l'insurrection comme prétexte pour étouffer toute opposition naissante dans leurs régions côtières sujettes aux conflits. Ce n'est pas une coïncidence si les régions productrices de pétrole dans les pays tels que le

Gabon, le Nigéria et l'Angola, en particulier, sont les plus pauvres et les plus sous-développées, où les gains limités de la dite « troisième vague » de démocratisation en Afrique ont connu des revers importants.

En outre, l'aggravation de la crise socio-économique dans les régions côtières du Golfe de Guinée a été l'une des conséquences fortuites de la militarisation des interventions dans la région. Ce phénomène est dû au fait que pendant que des ressources rares sont utilisées afin de financer des programmes militaires et pour acheter le matériel militaire, les services sociaux tels que l'éducation et la santé sont inévitablement négligés. Les effets à long terme ne sont peut-être pas évidents maintenant, mais n'importe quelle paix obtenue au prix du déclin économique et social sera inévitablement fragile et peu durable. Invariablement, cette tendance engendre un cercle vicieux de pauvreté, la dégénérescence des infrastructures et la violence qui, en fin de compte, augmente les enjeux de l'insécurité, comme l'a dit Sandoz : « la croissance continue de la population dans les régions côtières et sur le littoral met à mal l'infrastructure maritime et la capacité à gouverner, ce qui a pour résultat des défis sécuritaires non résolus venant de pays concurrents... d'organisations criminelles transnationales et de groupes insurgés de terroristes qui exploitent l'instabilité dans le domaine maritime ».

Pour l'instant, il semble que la prise de conscience accrue des multiples défis liés à la sécurité maritime peut préparer la voie au progrès en matière d'élaboration de cadres juridiques et politiques appropriés pour régler ces problèmes. En outre, la prochaine étape complémentaire consistera peut-être à prioriser la sécurité maritime comme composante clé des préoccupations de gouvernance que les gouvernements auront la responsabilité d'aborder. C'est à cet égard que Sandoz a proposé une réforme du secteur de la sécurité maritime comme principal point de départ avec un accent particulier sur la gouvernance maritime, l'autorité civile et pénale maritime, la défense maritime, la sûreté maritime,

l'alerte et le sauvetage maritime et l'économie maritime. Selon lui, la réforme du secteur de la sécurité maritime, qui vise à transformer les institutions traitant directement des questions de menaces sécuritaires vis-à-vis de l'Etat et de ses citoyens ainsi qu'à améliorer la gouvernance et à accroître la richesse accessible aux citoyens dans les pays en voie de développement, est une nécessité impérieuse dans les pays du Golfe de Guinée. Malgré ce besoin, d'importantes lacunes pourraient rendre la réalisation de ces objectifs, au moins sur le moyen terme, ou toute expression d'optimisme trop précoce ou naïve. En dehors des faiblesses critiques de l'infrastructure et de la capacité qui rendent des réformes durables très difficiles à réaliser, il y a également des problèmes liés à la corruption endémique et à l'existence de réseaux néo-patrimoniaux prospères qui émoussent l'efficacité même des politiques les plus créatrices.

La tendance actuelle en Afrique Centrale est de privilégier la réforme des cadres et des instruments normatifs régissant la sécurité et la défense nationale d'une part et une tentative d'accélérer la réforme du secteur de la sécurité maritime, de l'autre. Cette nouvelle tendance semble avoir renversé des décennies de tropisme continental qui avaient limité la capacité des Etats du Golfe à agir de manière proactive et décisive sur les questions de sécurité maritime¹⁵. En dépit de l'augmentation des actions nationales contre les crimes en mer, la persistance de l'insécurité maritime semble indiquer que les mesures sont toujours inadéquates. Trois principaux facteurs expliquent l'inefficacité des actions au niveau national : (1) Le manque de prise de conscience sur les questions maritimes et l'absence d'un cadre politique global dans le Golfe de Guinée ; (2) l'action de l'Etat en mer est encore très largement au stade du développement ; et (3) la capacité nationale pour une prévision opérationnelle efficace est très limitée.

Depuis que le gouvernement nigérian a accordé en 2009 l'amnistie aux jeunes militants du Delta du Niger, la violence dans la région s'est réduite de manière

15. Tel qu'indiqué plus haut, au Cameroun, la doctrine de sécurité et de sûreté fait actuellement l'objet d'examen dans un contexte de volonté politique renouvelée d'intégrer les questions de sécurité maritime dans les politiques et stratégies générales de sécurité maritime.

considérable. Cela a permis à l'industrie pétrolière de fonctionner de nouveau à plein régime et d'augmenter sa production pour atteindre environ 2,4 millions de barils de pétrole brut par jour. En comparaison, l'industrie ne produisait qu'environ 70% ou moins de ce chiffre en 2007-2008 au pic de l'insurrection. Cette situation a eu un impact positif sur l'approvisionnement mondial de pétrole en stabilisant les marchés et en favorisant davantage l'investissement direct étranger dans l'industrie pétrolière au Nigéria (et dans tout le Golfe de Guinée). Cependant, il semble que la violence en tant que moyen de contestation à la politique qui a conduit à la perturbation de l'approvisionnement en pétrole ait fait place à une recrudescence des activités criminelles telles que le détournement du pétrole, la prise d'otage et le trafic de stupéfiants.

Une accumulation de preuves croissante démontre que de hauts responsables des agences de sécurité, des hommes politiques et des hauts fonctionnaires du gouvernement sont eux-mêmes impliqués dans ces activités criminelles, rendant inefficaces les meilleurs efforts consentis jusqu'à présent pour remédier à cette situation. Au Nigéria seulement, il est estimé qu'entre 300 et 400 000 barils de pétrole sont volés quotidiennement. Il est impossible de connaître le chiffre exact, ou même de faire une approximation, mais les estimations actuelles reconnues par des sources officielles font état de 150.000 barils, soit un total de 7% du rendement total du Nigéria. Une partie de ce pétrole est raffinée dans des centaines de raffineries artisanales de petite taille aux fins fonds des criques du Delta du Niger où les coupables peuvent facilement passer entre les mailles des filets des agences de sécurité. Dans des chalands et des bateaux, ils transportent ensuite leur pétrole soit à destination des navires-citernes stationnés en haute mer ou vers les pays voisins pour l'y vendre.

Tandis qu'une grande partie des activités illégales en cours dans la région peut paraître sans but et désorganisée, il est indéniable que la complicité officielle permet et favorise leur floraison. En 2005, par exemple, deux amiraux de la marine nigériane ont été traduits

devant une cour martiale et limogés pour leur rôle dans la disparition d'un navire du nom de MT Africa Pride, arrêté par la marine avec à son bord 11.000 tonnes de pétrole brut volé.

Un exemple parallèle de l'implication de hauts fonctionnaires de dans les crimes à forts enjeux est le rôle des officiers militaires haut gradés en fonction ou à la retraite dans les cartels de trafic de drogue en Guinée Bissau. En avril 2003, selon l'Associated Press, des fonctionnaires, dont l'ancien chef d'état-major de la marine, l'Amiral Buba Na Tchuto ont été arrêtés par les autorités américaines à bord d'un yacht dans les eaux internationales du Cape Vert lors d'un rendez-vous lié à la drogue. L'Amiral et le Chef d'état-major de l'armée de l'air, Ibraima Papa Camara avaient auparavant été impliqués dans une affaire où un avion était soupçonné de transporter plusieurs centaines de kilogrammes de cocaïne du Venezuela vers la Guinée Bissau en juillet 2008.

A la lumière des discours ci-dessus, il est clair que les différents espaces d'où émanent les menaces et les réponses dans le Golfe de Guinée interagissent de manières complexes. Cependant, la dynamique qui constitue leur fondement est pour la plupart floue. Par conséquent, si les menaces à la navigation mondiale et aux approvisionnements des marchés internationaux en pétrole et en gaz monopolisent l'attention de la plupart des pays du Golfe de Guinée qui s'intéressent aux questions de sécurité et de sûreté maritime, leur incapacité à riposter rapidement a un impact négatif sur les questions moins considérées mais très importantes comme l'environnement, les droits de l'homme et la justice sociale. Dans le cas de l'environnement, par exemple, les conséquences graves de la piraterie, du vol et du détournement du pétrole et d'autres activités criminelles ont aggravé la dégradation de l'écosystème côtier fragile causée par l'élévation et la montée subite du niveau de l'océan dues au réchauffement climatique.

6. Conclusions et Recommandations

6.1. Recommandations

Quelques recommandations clés découlent des perspectives ci-dessus et des connaissances sur la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Ces recommandations sont énoncées ci-après.

- a. La sécurité maritime ne peut plus être fragmentée ou placée à l'arrière plan d'autres questions de sécurité nationales, régionales et continentales, étant donné le lien grandissant qui existe entre elles. Puisque ce lien est profond et indéniable, il n'est plus plausible de les traiter séparément. Ainsi, par exemple, tandis que les crimes maritimes sont commis en mer, il est nécessaire d'engager des poursuites judiciaires sur terre.
- b. Il n'est plus possible de dissocier les raisons pour lesquelles la sécurité maritime continue de se détériorer des préoccupations de gouvernance liées à l'incapacité de plusieurs gouvernements dans le Golfe de Guinée à répondre aux aspirations de développement de leurs citoyens en matière de développement, en particulier de celles de la population grandissante des jeunes. En conséquence, dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie régionale dynamique qui tiendrait compte de la nature transnationale du problème de sécurité maritime, il doit donc y avoir un engagement clair en faveur de la croissance économique et du développement durable pour l'ensemble des habitants à la fois comme moyen d'accroître les opportunités d'émancipation personnelle pour la population croissante et de décourager le crime.
- c. Une plus grande prise de conscience et la présence des pays du Golfe de Guinée représentent l'un des moyens de dissuasion les plus visibles contre les menaces croissantes à la sécurité et à la sûreté maritime. Certes, la criminalité se développe et se propage partout où il y a une crise de gouvernance grave. Par conséquent, tant que les questions de la criminalité et de l'impunité ne seront pas réglées, la sécurité maritime continuera à se détériorer. La première étape nécessaire à cet égard, consisterait à mettre en place un mécanisme solide de cartographie des matériels, de collecte et de partage d'information et de données, de coordination des efforts régionaux sur des questions du maintien de l'ordre ainsi que de patrouilles conjointes par les marines nationales, pour ne citer que ceux-là.
- d. Il est impératif de sensibiliser et d'inclure la société civile dans le débat et le programme actuel sur la sécurité maritime. Pour l'heure, l'absence d'une voix crédible de la société civile qui ne soit pas échevêtrée dans les rouages de la bureaucratie des institutions telles que la CEDEAO et la CEEAC se fait particulièrement sentir. L'expérience montre que la société civile peut apporter de nouvelles questions d'ordre ascendant et des perspectives autres que celles qui sont actuellement inscrites à l'ordre du jour des gouvernements, des institutions régionales et des acteurs internationaux.
- e. Suivant la donne actuelle, la sécurité maritime est largement considérée comme une question militaire qui n'implique que de manière superficielle les communautés locales situées le long de la côte et qui paient le plus lourd tribut des menaces provenant des eaux. En réalité, la sécurité maritime n'est pas, au sens strict du terme, une affaire militaire ou de maintien de l'ordre ; c'est au contraire une question qui devrait inclure toute une panoplie de préoccupations sociales, environnementales, politiques et économiques d'une façon globale. De ce fait, considérer la sécurité maritime au-delà des forces armées et du maintien de l'ordre permettrait de lancer tout un nouveau débat qui examinerait les manières dont les communautés côtières pourraient tirer profit (ou constituer une menace) de la sûreté et de la sécurité maritime.
- f. Il est nécessaire qu'au niveau national et régional, les pays membres prennent l'initiative de réactualiser leur programme et leurs priorités en matière de sécurité maritime en tenant compte des nouveaux défis au lieu de déployer les anciennes

méthodes qui se sont révélées inefficaces. Si ces pays ne réagissent pas de manière rapide et efficace, ils risquent de voir les acteurs externes détourner à leur profit le programme et le processus. Il est important d'insister qu'une agence ou une voix africaine soit habilitée à déterminer des priorités. Naturellement, la communauté internationale continuera de jouer un rôle clé, mais ce rôle doit être sensible aux priorités régionales et nationales.

- g. Il est indispensable de renforcer les lois nationales existantes, d'en créer de nouvelles et d'élaborer des codes régionaux sur la sécurité maritime et les questions de développement. Même là où elles existent, de telles lois ne semblent pas être dotées d'une capacité de dissuasion ou de sanction suffisante. La définition de ce que constitue la piraterie, par exemple, est trop vague ou obsolète, particulièrement quand elle est traitée de la même façon que le vol à main armée, le meurtre prémédité ou la conspiration. Il est également important de transposer au plan national les lois internationales sur la sûreté et la sécurité en mer.
- h. Finalement, les actions progressistes pour lutter contre l'insécurité maritime sur le plan national, régional et continental mettent en relief la nécessité de trouver des moyens pour soutenir les mesures et actions déjà prises. Ce qui est certain, c'est que ces actions doivent faire l'objet d'une approche régionale intégrée prenant en compte la sécurité et la gouvernance et non pas uniquement la priorité actuelle qui est de renforcer l'efficacité de l'action de l'Etat en mer.

6.2. Post Scriptum : Le sommet de Yaoundé sur la Sûreté et la Sécurité Maritime

Le Sommet de Yaoundé s'est déroulé dans le contexte de la recrudescence des actes de piraterie et de vol à main armée dans le Golfe de Guinée au cours du premier semestre de 2013, surtout au large de la côte nigériane. Le Sommet, qui a eu lieu les 24 et 25 juin 2013, a réuni 25 pays de l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale et trois

organisations sous-régionales. En dehors du fait que c'est la première fois qu'un effort a été consenti pour développer une stratégie transrégionale concertée de lutte contre la piraterie, le Sommet a aussi adopté trois résultats: (1) la Déclaration des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la Sûreté et la Sécurité Maritime dans l'Espace Maritime Commun ; (ii) le Protocole d'Accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du Golfe de Guinée sur la Sécurité et la Sûreté Maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale ; et (iii) le Code de Conduite concernant la répression des actes de piraterie, de vol à main armée contre les navires et les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale.

Cependant, ces trois documents sont essentiellement de nature déclaratoire au lieu de constituer une étape concrète vers l'élaboration des mécanismes pour s'attaquer effectivement aux menaces complexes à la sécurité et à la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée. Avec l'approbation de la proposition sur la création d'un centre de coordination de la lutte contre la piraterie, il est évident que le sommet était trop axé sur les modalités de la mise en place de mécanismes internationaux, régionaux et nationaux de lutte contre la piraterie, donnant ainsi l'impression que les autres menaces à la sécurité et à la sûreté maritimes étaient secondaires. Au lendemain du Sommet, la tâche herculéenne qui se présente est la mise en œuvre de ce qui a été convenu, quelles que soient les contraintes. Il était déjà clair que le souci constant des pays du Golfe de Guinée d'affirmer leur souveraineté constituera un obstacle à la réalisation d'une sécurité maritime efficace. Tant que la souveraineté réapparaît à un moment où elle doit renoncer à certains de ses aspects, la recherche d'une sécurité maritime durable pourrait s'avérer une ambition vaine.

Bibliographie

Agence Congolaise de Presse (ACP), "Consideration des défis et perspectives maritimes en Afrique", article publié le 27 Décembre 2012, disponible en ligne sur www.acpcongo.com, visité le 25 Février 2013

APA, "Le Cameroun accueillera le Sommet sur la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée en avril 2013", publié le 24 Octobre 2012 sur www.news.mboa.info, visité le 20 Février 2013

Araud (G.), "Piracy in the Gulf of Guinea", Déclaration faite par le représentant du Conseil de Sécurité des Nations Unies le 19 Octobre 2011, www.francediplomatie.fr, visité le 29 Mars 2012

Revue de Presse de l'Union Africaine, , Chairperson Receives Delegation of African Ministers in Charge of Maritime-Related Affairs. Addis Ababa, 23 Avril 2012: 2; Aussi Deuxieme Conférence des Ministres de l'UA responsable des Transports maritimes, 12-16 Octobre 2009. AU/MT/MIN/Draft/Res. (ii)

Awoumou, Come (D.G.), "Le Golfe de Guinée face aux convoitises", 11e Assemblée Générale du CODESRIA sur Rethinking African Development: beyond impasse, toward alternatives, 06-10 Décembre 2005 Maputo, Mozambique

Balde (H.), "Stopping Piracy in the Gulf of Guinea", Juralex Africa Cotimas Gentium, 28 Décembre 2012, disponible sur www.jafricacogen.blogspot.com, visité le 20 Février 2013

Buzan Barry and Waever Ole - Security: A New Framework for Analysis, Boulder: Lynne Rienner, 1998; Voir aussi, Barry Buzan et Ole Waever, Regions and Powers: The Structure of International Security. New York: Cambridge University Press, 2003

Ukeje Charles, 'From Oil Rivers to the Niger Delta: The Paradoxes of Domination and Resistance in Colonial

Nigeria', in Toyin Falola and Adam Paddock eds., Environment and Economics in Nigeria. New York and London: Routledge, 2011: 183-205;

Ukeje Charles, 'Small Arms Proliferation in the Niger Delta in Historical Perspectives' in Amadu Sesay and Antonia Simbine, eds., Small Arms Proliferation and Collection in the Niger Delta of Nigeria. Ibadan: College Press, 2006: 1-26

Ukeje Charles, 'Changing the Paradigm of Pacification? Oil and Militarization in Nigeria's Delta Region', in Cyril Obi and Siri Aas Rustad, eds., Oil and Insurgency in the Niger Delta: Managing the Complex Politics of Petroviolence. London: Zed Books, 2011: 83-98

Chatham House, Maritime Security in the Gulf of Guinea, The Royal Institute of International Affairs, London, 2013: 1

Trelawny Chris, Deputy Director, Maritime Security Division, International Maritime Organisation (IMO), Thursday, 3 Février 2011

Onuoha, Freedom C. 'Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm'. Disponible sur <http://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.html>, visité le 9 Mai 2013

Obi Cyril, 'Democratizing Petrol-States in West Africa: Understanding the Challenges,' in Fuelling the World, Failing the Region? Oil Governance and Development in Africa's Gulf of Guinea. Abuja, FES, 2011: 102-120

Diangitukwa F., 'Terrorisme et piraterie dans le Golfe de Guinée : esquisses de solutions', in Ntuda Ebode J.V. (dir.), Terrorisme et piraterie: de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, FES/PUA, 2010

Dugot P., Henriot J-M, Loison G., et. al. (dir), Géopolitique de l'Afrique et du Moyen-Orient, Paris, Nathan, 2009

Envi-Rep Cameroon, "Etude pour le suivi de la protection de la zone côtière et de l'environnement marin dans le cadre du projet CAPECE-Cameroun", Rapport Final, Comité de pilotage de suivi des Pipelines (CPSP)/Projet de renforcement des capacités de gestion environnementale dans le secteur pétrolier au Cameroun (CAPECE), Limbé, Juin 2007

Eudeline H., "Collusions entre terrorismes et piraterie maritimes dans le monde: la lutte passe parla terre" in Défense et sécurité internationale (DSI), Hors-série N°25, Maritimisation : quelles conséquences stratégiques pour la France ?, Août-Septembre 2012

Friedrich-Ebert-Stiftung, 'Overview of Existing Regional Initiatives in the Oil and Gas Sector in the Gulf of Guinea', in 'Fuelling the World, failing the region? Oil governance and development in Africa's Gulf of Guinea', FES Abuja, Bureau Régional, 2011, 242 p

Foucher M., Fronts et frontières : un tour du monde géopolitique, Paris, Fayard, 1991

Gourou P., Pour une géographie humaine, Paris, Flammarion, 1973

Harbeson J.W. et Rothchild (D.), Africa in world politics: post-cold War challenges, San Francisco, Westview Press, 1995, 340 p.

Heungoup H. de M., " Le BIR et la GP dans la politique de défense et de sécurité du Cameroun : socioanalyse du rôle présidentiel, des concepts stratégiques et d'emploi des forces", Mémoire de Master 2 en Gouvernance et Politiques Publiques, UCAC, 2011, disponible sur www.memoireonline.com, visité le 2 Octobre 2012

Ugwu Hilary, 'Piracy soars in West Africa'; Stephen Askin, 'ISO 28007: The West and East African Paradox'

'IMO Pledges to Assist in Implementation of West and Central Africa Piracy Code', London: Briefing IMO

International Crisis Group, 'The Gulf of Guinea: The New Danger Zone', Africa Report, No: 195, 12 Décembre 2012

Iwilade Akin, 'Green or Red? Reframing the Environmental Discourse in Nigeria', Africa Spectrum, 2012, Vol. 47, No. 2-3, pp. 157-66

Journal Mensuel New African, "Piracy: West Africa, the new danger zone?" Issue 526, Mars 2013

Jenny Gross and Drew Hinshaw, 'Piracy Spreads off West Africa', in Mark Lowe, 19 Septembre 2012

John F. Sandoz, 'Maritime Security Sector Reform', Washington: USIP Special Report 306, Mai 2012

Kattalin G-O., "Le retour d'une géopolitique des ressources ?", in Revue L'espace Politique, n°12, 2010-3, sur www.espacepolitique.revues.org

Kounou M., Pétrole et pauvreté au Sud du Sahara : analyse des fondements de l'économie politique du pétrole dans le Golfe de Guinée, Yaoundé, CLE, 2006

Liniger-Goumaz M., La Guinée Equatoriale et opprimée. Aide-mémoire d'une démocratie 1965-2005 ? Paris, L'Harmattan, 2005

Lemeur I., " Questions économiques liées à la piraterie", mémoire de Master 2 en Commerce international, Conservatoire national des Arts et Métiers, 2011, disponible sur www.memoireonline.fr, visité le 29 Juillet 2011

Lorgeoux J., sénateur du Loir-et-Cher (PS) et TRILLARD (A.), sénateur de Loire-Atlantique (UMP), " La France face à la maritimisation : quelle stratégie ?", in DSI, Hors série, N°25, Maritimisation : quelles conséquences stratégiques pour la France ?, Août-Septembre 2012

Luntumbue (M.), " Criminalité transfrontalière en Afrique de l'ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte", Note d'analyse du GRIP, 09 Octobre 2012

Luntumbe (M.), " Insécurité maritime dans le Golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? ", note d'analyse du GRIP, 31 Décembre 2012

Matthias Basedau and Annegret Mahler, 'New Oil Finds in the Region: New Risk for the Region?' in Fueling the World, Failing the Region? Oil Governance and Development in Africa's Gulf of Guinea. 2011, Bureau FES Abuja: 73-100

Watts Michael, 'Petro-Insurgency or Criminal Syndicate? Conflict & Violence in the Niger Delta', Review of African Political Economy, 2007, Vol.34, No. 114, pp. 637-660

Mvie Meka (E.), Architecture de la sécurité et gouvernance démocratique en CEEAC, Yaoundé, Presses universitaires d'Afrique, 2007

Mvomo Ela (W.), "La Guinée Equatoriale: l'éveil d'un dragon et le nouvel ordre géopolitique en Afrique Centrale", Enjeux, No 28, Juillet-Septembre 2006

Mvomo Ela (W.), " Pétrostratégie et appels d'empires dans le Golfe de Guinée" in Enjeux, Bulletin d'analyses géopolitiques pour l'Afrique Centrale, n°22, FPAE, 2005. Voir aussi in Enjeux géopolitiques en Afrique centrale, PUCAC, 2010

Ndo'o (R.G.), " Piraterie maritime : vers une somalisation des côtes camerounaises ? ", in Enjeux, n° n°41, Octobre-Décembre 2009

Ndoutoume Ngome (J.), Les aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation : Du pétrole dans les pays du Golfe de Guinée, Paris, Editions Universitaires Européennes, <http://www.thebookedition.com/les-aspects-geopolitiques-et-ndoutoum>

Ngodi (E.) et Owona Nguini (M-E.), 'Le pétrole off- shore comme ressource stratégique en Afrique Centrale : une richesse au cœur des tensions frontalières et des appétits', Enjeux, No 26, Janvier-Mars 2006

Nnamdi K. Obasi, 'Organized Crime and Illicit Bunkering: Only Nigeria's Problem', in Fueling the World, Failing the Region? Oil Governance and Development in Africa's Gulf of Guinea. Abuja, FES, 2011: 55-72

Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC), Criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces, Rapport février 2013

Oyono (J.B.), "La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée : nouvelle donne de l'insécurité en Afrique", in Enjeux, Bulletin d'analyses géopolitiques pour l'Afrique centrale, n°42, Janvier-Mars 2010

Patrick Okonmah, 'Minority Rights Issues in Nigeria: A Theoretical Analysis of Historical and Contemporary Conflicts in the Oil-Rich Niger Delta Region', International Journal on Minority and Group Rights, Vol. 16, No. 1, 1997, pp. 53-65

Peton (E-M.), "Les appropriations des mers », in DSI, Maritimisation : quelles conséquences stratégiques pour la France ?, Août-Septembre 2012

Phillip J. Heyl, 'US Africa Command Building Partnership Capacity, 25/9/11

RAND Corporation, The Maritime Dimension of International Security, disponible sur http://www.rand.org/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf

Rapport d'information " Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans", travaux parlementaires du Sénat français, disponible sur www.senat.fr, visité le 18 Janvier 2013

Rapport du 8ème Forum pour le Partenariat avec l'Afrique " Paix et sécurité en Afrique", Berlin, 22-23 Mai 2007

Roger Middleton, 'Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars,' Octobre 2008, AFP BB/08/02

Roger Middleton, 'Pirates and how to deal with them', Chatham House, AFP/LBW/2009/01

Ropivia (M-L.), "Criminalité et activités illicites dans le Golfe de Guinée : interprétation critique et typologique", in Ntuda Ebode (J.V.) (dir.), Terrorisme et piraterie: de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, FES/PUA, 2010

Ropivia (M-L.), " Les forces de sécurité gabonaises et l'enjeu maritime en Afrique centre-atlantique : pour une reconversion des doctrines stratégique et opérationnelle", in IBOOGHA n° 7 ; les Éditions du Silence, Novembre 2003

Salim Chebli (A.), La piraterie maritime au début du XXIe siècle : Panorama, modes opératoires et solutions, mémoire pour l'obtention d'un diplôme d'Université de 3e cycle en Analyses des menaces criminelles contemporaines, Institut de criminologie, Université Paris II Panthéon-ASSAS, Juin 2009

Samir Gharbi, " Où va le pactole ?", Jeune Afrique/L'Intelligent, N°2287, 07-13 Novembre 2004, pp. 100-101

Smouts (M-C.), Batistella (D.), Vennesson (P.), Dictionnaire des Relations Internationales, Paris, Dalloz, 2e édition, 2006

Stiglitz Joseph, " La gouvernance mondiale est-elle au service de l'intérêt général global ?", Traduction partielle de l'article intitulé " Global Public Goods and Global Finance : Does Global Governance Ensure that the Global public Interest is Served ?", in

Jean-Philippe Touffut, ed. Advancing Public Goods, Edward Elgar Publishing, 2006

Talahite (F.), 'Le concept de rente : le cas des économies du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord,' Problèmes économiques, La Documentation Française, No 2902, 21 Juin 2006

Potgister Thean, 'The Maritime Security Quandary in the Horn of Africa Region: Causes, Consequences and Responses', Document de Travail de l'East African Human Security Forum, Janvier 2008

The Brenthurst Foundation, 'Maritime Development in Africa: An Independent Specialists' Framework'. Document de Travail 2013/03: 10

F. Thual, Méthodes de la géopolitique, apprendre à déchiffrer l'actualité, Paris, Ellipses, 1996, 127p.

W.O. Alli, 'The Role of Nigeria in Regional Security Policy, Bureau FES Abuja, 2012: 29

N°11 des Séries FES sur la Paix et la Sécurité en Afrique

Le manque de sécurité est l'un des principaux obstacles au développement et à la démocratie en Afrique. L'existence de conflits violents prolongés ainsi que le manque de responsabilisation du secteur de la sécurité dans de nombreux pays remettent en question la coopération dans le domaine du secteur de la sécurité. La récente mise en chantier d'une Architecture de paix et de sécurité en Afrique fournit le cadre institutionnel pour promouvoir la paix et la sécurité. En tant que Fondation politique attachée aux valeurs de la social-démocratie, la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) a pour objectif de renforcer les liens entre la démocratie et la politique de sécurité. FES facilite donc le dialogue politique sur les menaces à la sécurité et

les réponses qui y sont apportées au plan national, régional et continental. Les Séries FES sur la Paix et Sécurité en Afrique visent à contribuer à ce dialogue en faisant des analyses pertinentes, largement accessibles.

- Les Séries sont publiées par le Réseau de la Politique de Sécurité de la FES, à savoir :
- FES Addis-Abeba (Projet FES sur la Politique régionale de sécurité en Afrique de l'Est, Coopération avec l'Union Africaine)
- FES Maputo (Projet FES sur la Politique régionale de sécurité en Afrique Australe)
- FES Abuja (Projet FES sur la Politique régionale de sécurité en Afrique de l'Ouest)

A propos de cette étude

Cette publication examine le problème croissant de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée et son impact sur la paix et la sécurité en Afrique de l'Ouest. Les auteurs présentent le bilan des constats récents relatifs à l'insécurité maritime ainsi qu'à ses dimensions politiques. Ils évaluent l'impact des instruments, initiatives et interventions existants et de ceux récemment mis en

place dans le Golfe de Guinée. Dans le cadre d'une initiative plus large de la FES qui englobe d'autres régions africaines telles que l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Est, cette publication cherche à insuffler une approche politique commune à l'Afrique en matière de sécurité maritime et à enrichir le débat actuel autour des causes profondes de l'insécurité maritime.

ISBN 978-978-915-490-6