



HAL
open science

La gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée : diagnostic et propositions pour une meilleure représentation et appropriation des espaces maritimes

Mivy-Grady Mombo

► To cite this version:

Mivy-Grady Mombo. La gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée : diagnostic et propositions pour une meilleure représentation et appropriation des espaces maritimes. Géographie. Nantes Université, 2024. Français. NNT : 2024NANU2023 . tel-04961292

HAL Id: tel-04961292

<https://theses.hal.science/tel-04961292v1>

Submitted on 21 Feb 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THESE DE DOCTORAT

NANTES UNIVERSITE

ECOLE DOCTORALE N° 604

Sociétés, Temps, Territoires

Spécialité : Géographie

Par

Mivy-Grady MOMBO

La gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée

**Diagnostic et propositions pour une meilleure représentation et
appropriation des espaces maritimes.**

Thèse présentée et soutenue à la salle 991/992 IGARUN », le 06 Décembre 2024

**Unité de recherche : UMR 6554 Littoral, Environnement, Télédétection,
Géomatique (LETG)**

Rapporteurs avant soutenance :

Euloge MAKITA-IKOUAYA Professeur, Université Omar Bongo

Vincent HERBERT Professeur, Université de Polynésie

Composition du Jury :

Présidente du Jury : Céline Yolande KOFFIE-BIKPO Professeure titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Examineurs : Pierre KAMDEM, Professeur des Universités, Université de Poitiers

Léonilde Chancia NYINGUEMA NDONG, Maître de Conférences, Université Omar Bongo (Gabon)

Dir. de thèse : Michel DESSE, Professeur des Universités, Nantes Université

Co-dir. de thèse : Léandre Edgar NDJAMBOU, Professeur, Université Omar Bongo (Gabon)

Dédicace

Ma chère maman,

*C'est avec fierté et reconnaissance que je te dédie ce travail tant exigeant mais
qui représente l'une des réalisations majeures de ma vie.*

*En hommage à tes sacrifices, ta détermination à assurer mon instruction malgré
des revenus modestes, ainsi qu'à tes larmes et à tes souffrances, si habilement
dissimulée pendant mon enfance.*

Merci d'avoir contribué, à hauteur de tes capacités, à mon développement.

Je t'aime maman.

Remerciements

Ma première pensée va à l'endroit du Professeur Léandre Edgard Ndjambou. Malgré mon intérêt pour des longues études, vous aviez été un facilitateur de destin. Merci de m'avoir remarqué depuis la licence 3 dans un amphithéâtre de plus de 300 étudiants. Merci pour votre encadrement de Master 1 et 2 durant laquelle vous vous êtes parfois montré comme un père pour moi. Durant toute ces années, vous aviez cru en moi. Cette thèse ne vient que concrétiser votre intérêt manifesté pour ma réussite.

Comment vous remercier, Professeur Michel Desse ? je ne saurais jamais avoir les mots justes pour cet exercice. Durant ces années de thèse, j'ai eu un Directeur, un Professeur, un encadrant, un coach, mais également un père protecteur. Merci d'avoir été dure voire très dure par moment. Merci pour vos recommandations et votre assistance qui n'a jamais manquée alors que je pouvais traverser des moments très difficiles. Vous ne le savez pas, mais dans les coulisses, je vous appelle « le père Desse ». Merci pour tout Professeur.

Je tiens également à remercier les membres de mon comité de suivi de thèse ; notamment M. Patrick Pottier et Mme Léonilde Chancia Nyinguéma Ndong. Merci à vous pour vos conseils et vos différentes recommandations qui n'ont cessé de m'aider à m'améliorer. Merci énormément à vous Monsieur Pottier grâce à qui je réalise des cartes aujourd'hui. Mme Nyinguéma vous le savez, vous êtes comme une mère pour moi. Arriver au bout de ma thèse est une grande fierté pour vous je le sais. Recevez en ces quelques mots ma profonde gratitude à votre égard.

Je ne saurais conclure ces remerciements à l'endroit du monde académique sans revenir sur ces enseignants qui m'ont marqué pendant mon parcours à l'Université Omar Bongo ; de la licence en Master. Merci au Professeur Marc-Louis Ropivia pour vos enseignements et nos différents échanges pendant les cours. Docteur Jonathan Ndoutoume Ngome, pendant vos cours d'initiation à la géopolitique en licence 1, je me demandais si un jour je pourrais parler comme vous. Professeur Loungou, merci de m'avoir partagé l'intérêt pour l'enseignement.

Aussi, je tiens à remercier ma famille sans qui je ne serai là. Merci papa d'avoir été ce père aimant. Ton grand intérêt pour l'instruction m'a emmenée à toujours me surpasser, même lorsque c'était très dure. Avec toi, je n'ai pas appris le mot « abandon ». De là-haut, je sais que tu es si fier de ta petite fille devenue une jeune femme aujourd'hui. Tu as été un enseignant de Français/Latin, aujourd'hui ta petite fille est en phase de devenir enseignante de géographie au

supérieur. Je te dois tout papa ; amour éternel, éternelle reconnaissance. Par ces quelques mots, je viens remercier mon frère ; Dan Daniels Mombo. Tu as été là à m'encourager. Pendant toutes ces années, tu t'es montré comme un excellent conseiller. Merci énormément pour ton assistance dans plusieurs domaines pendant la préparation de cette thèse. Je tiens à remercier ma sœur d'un autre ventre, Nalucia Miloungui Mwanza. Maman Nana, mon séjour de terrain aurait été encore plus difficile sans ton assistance. Merci beaucoup d'avoir été là, alors que j'avais énormément besoin de toi. Aussi, durant mon séjour de thèse ici en France, j'ai rencontré une autre sœur d'un autre ventre. De fille unique, je suis aujourd'hui jumelle à Idriss Stephen Canon. Tu fais partie de mes plus belles rencontres pendant ma thèse.

A toi mon cher et tendre époux ; Jheff Ardrigue Nsogo Mouissi, merci de m'avoir subi pendant cette fin de thèse. Je sais que cette période n'a pas été facile, mais nous l'avons passée sans trop de difficultés. Merci pour ta patience et ton cœur aimant. Par ces quelques mots, je viens exprimer ma reconnaissance envers Monsieur et Madame Manon. Merci beaucoup papa et maman pour votre assistance pendant que nous étions en pleines difficultés. Merci de nous avoir adopté comme vos enfants et de considérer notre fils comme votre petit-fils. Aussi, je tiens à remercier tata Nina pour ton cœur rempli d'amour envers nous. Merci énormément pour ton soutien.

Je tiens également à réitérer mes remerciements à l'endroit de mon cher aîné Stephan Ondo Ze. Merci d'avoir été là, même lorsque je t'évitais, tu n'as cessé de me chercher pour m'apporter tes encouragements. Mes remerciements vont à l'endroit de mes collègues de bureau, Imane Meziane et Gabriel Noiret. C'est fût un énorme plaisir de vous avoir rencontré à l'IGARUN. Merci Imane pour tes conseils et ton soutien. Gabriel, mon enseignant de cartographie je te dis encore une fois merci. Merci également à toute l'équipe de l'IGARUN et particulièrement au Laboratoire LETG.

A ma famille ACER, je vous suis tellement reconnaissante. Alors que c'était tellement difficile pour ma famille et moi, par vous j'ai vu la main de Dieu de façon pratique. Merci au couple Harderwijk, à ma sœur Carmella Bombada, à mon binome de cœur Heleine Nzenze. Merci à mon Pasteur Elvis Musavu pour tes encouragements. Tu m'avais clairement dit : « Il faut arriver au bout de ta thèse ». Cette parole relâchée sur moi a produit ses fruits aujourd'hui.

Sommaire

Introduction Générale.....	8
La gouvernance de la sureté et sécurité maritime par les institutions régionales dans le golfe de Guinée	8
PREMIERE PARTIE :	48
LA PROGRESSIVE APPROPRIATION DU GOLFE DE GUINEE ; ESQUISSE D'UNE GEOHISTOIRE	48
Chapitre 1 : La mer en tant qu'espace de cloisonnement et d'ouverture	50
Esquisse d'une géohistoire des rapports entre les sociétés Ouest africaines et la mer	50
Conclusion chapitre 1	104
Chapitre 2 : Les littoraux du golfe de Guinée : des nouveaux espaces d'appropriation et de recomposition territoriale à l'ère de la mondialisation	105
Conclusion chapitre 2	159
Conclusion première partie	161
DEUXIEME PARTIE	162
MARITIMISATION ET CONSEQUENCES GEOPOLITIQUES DANS LE GOLFE DE GUINEE	162
Chapitre 3 : le golfe de Guinée : un espace de convoitises	164
Conclusion chapitre 3	194
Chapitre 4 : Le golfe de guinée au cœur de l'expansion de la criminalité	195
Conclusion chapitre 4	248
Conclusion deuxième partie	249
TROISIEME PARTIE :	250
LA GOUVERNANCE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE : ACTEURS, STRATEGIES ET LIMITES	250
Chapitre 5 : La construction d'une gouvernance maritime au fil du temps.....	253
Conclusion chapitre 5	285
Chapitre 6 : la mer en question : un espace toujours en construction	286

Conclusion chapitre 6	319
Conclusion troisième partie.....	320
Conclusion générale	322
Perspective de recherche : vers une étude plus détaillée de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.....	324
Bibliographie.....	325
Tables des illustrations	342
Table des matières.....	347

Liste des acronymes

AFRICOM: United States Africa Command

AIFM: Autorité Internationale des Fonds Marins

APS: Africa Partnership Station

BMI: Bureau Maritime International

CGG : Commission du Golfe de Guinée

CRESMAC : Centre Régional de Sécurité Maritime d’Afrique de l’Afrique Centrale

CRESMAO : Centre Régional de Sécurité Maritime d’Afrique de l’Ouest

CEDEAO : Communauté Économique Des États de l’Afrique de l’Ouest

CEEAC : Communauté Économique des États de l’Afrique Centrale

CEMAC : Communauté Économique et Monétaire de l’Afrique Centrale

CIC : Centre Interrégional de Communication

CMB : Convention de Montego Bay

CNM : Conseil National de la Mer

CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

COA : Côte Occidentale Africaine / Côte Occidentale de l’Afrique

COPAX : Conseil de Paix et de Sécurité de l’Afrique Centrale

FAO: Food and Agriculture Organization of the United Nations

GG: Golfe de Guinée

GSEZ : Gabon Special Economic Zone

Mica Center : Maritime information cooperation & awareness center

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

UNODC : Office des Nations unies pour la lutte contre la drogue et le crime

Pêche INN : Pêche Illégale Non déclarée et Non règlementée

SMIG : Stratégie Maritime Intégrée du Gabon

ZEE : Zone Économique Exclusive

Introduction Générale

La gouvernance de la sûreté et sécurité maritime par les institutions régionales dans le golfe de Guinée

I- Les mers et les océans : des espaces à risque et parfois des territoires de non droit

Il est indéniable que le danger en mer a toujours été présent, avec des centaines de milliers de publications traitant de cette question dans des champs disciplinaires variés tels que la géostratégie, l'agriculture, la migration humaine, les mutations sociétales du XIXe siècle, la finance, etc. (Fressoz J-B. & Pestré D., 2013, p. 20). Ces menaces en mer découlent de divers phénomènes naturels, notamment les séismes, les tsunamis ou encore des changements climatiques (Sellier D. & Kerguillec R., 2020). Selon une étude récente, certaines régions sont particulièrement exposées, comme le Pacifique, qui connaît fréquemment des secousses telluriques et des cyclones, contrairement à l'Atlantique, relativement épargnés par ces catastrophes (Carte 1).

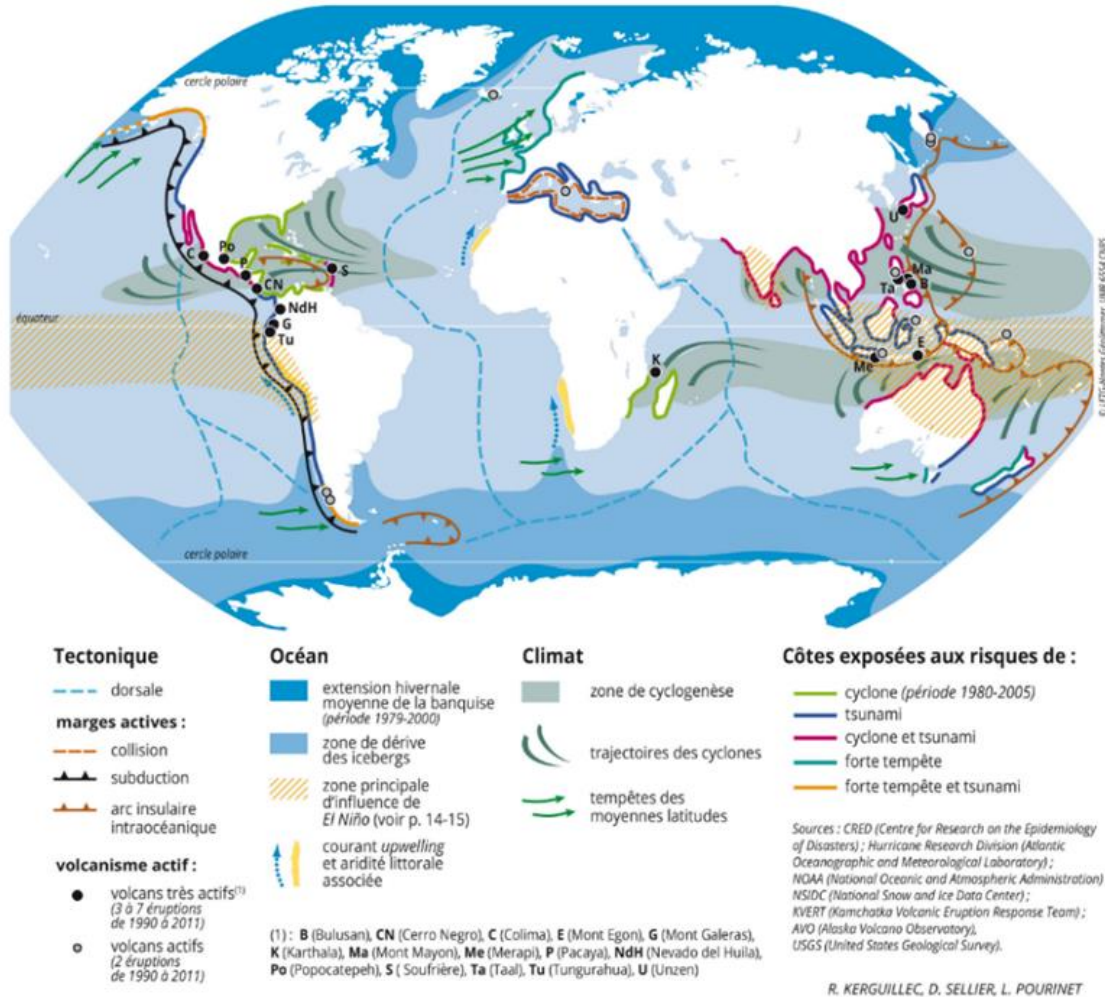
Comme le soulignent Jean-Baptiste Fressoz et Dominique Pestré 2003 :

Les risques ne sont pas simplement devenus notre nouvelle condition ; leur nature même aurait changé. En effet, ceux-ci ne sont plus principalement d'origine naturelle, mais proviennent plutôt de la modernisation elle-même ; ils ne sont plus confinés, mais se transforment en incertitude globale ; ils ne sont plus considérés comme des conséquences indirectes du progrès, mais représentent désormais le premier défi auquel font face nos sociétés » ; p.17.

Cette perspective sur l'interaction entre risque et modernité est aussi celle d'Éric Konan Koffi (2021). L'auteur reconnaît que les avancées technologiques dans le domaine du fret maritime s'accompagnent d'une hausse des dangers en mer. « On observe une hausse significative des capacités, notamment l'affrètement de méga-porte-conteneurs, de navires et de pétroliers. Cette augmentation des capacités s'accompagne nécessairement d'un accroissement des risques maritimes. Ainsi, la persistance des abordages maritimes, la défektivité des navires et la pollution accidentelle par les navires ont mis en évidence, au fil des années, les lacunes, mais

aussi la non-observance du cadre juridique régulant le transport maritime » (Koffi E, K., 2021, p. 7).

Carte 1 : Risques en mer et littoraux dans le monde



Source : Kerguillec R., Sellier D. et Pourinet L.

Par ailleurs, au-delà des aléas naturels et de la modernisation, le risque en mer englobe également la prévention des dommages accidentels ou des incidents de pollution environnementale marine ou de perte de vie en mer (Domergue S., 2024, p. 6). Cela inclut le développement de systèmes d'assistance technique, l'audit des entreprises classificatrices renommées, la création de protocoles communs pour mener des enquêtes sur les incidents maritimes, ainsi que l'établissement de systèmes d'information et de contrôle du trafic maritime.

Les mesures relatives à la sécurité maritime comprennent également le perfectionnement des opérations de secours et de sauvetage, les havres de paix, ainsi que l'élaboration de stratégies d'intervention et de planification face aux situations imprévues. Dans sa forme actuelle, la

Convention internationale pour la préservation de la vie humaine en mer, connue sous son acronyme « SOLAS », révisée en 1974, représente la loi suprême régissant la sécurité dans les océans. Avec 165 États signataires, elle régit 99,04 % du volume total de la flotte marchande mondiale (Joseph A. & Dalaklis D., 2021, p. 11).

Depuis l'adoption de SOLAS 1974 telle que modifiée, les données statistiques montrent une réduction du nombre d'accidents/incidents maritimes au fil des ans. De plus, l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) est issue des négociations tenues en décembre 2002, par l'Organisation maritime internationale (OMI) (Issang N. M., 2021, p.13). Ce mécanisme pour la sûreté des espaces portuaires attribue des responsabilités aux gouvernements, aux compagnies de navigation, au personnel de bord et au personnel portuaire afin de déceler les menaces contre la sécurité et la sûreté portuaires, et prendre des mesures de prévention contre les indices sécuritaires affectant les navires ou les installations portuaires.

Pourtant, les risques en mer ne peuvent plus être liés uniquement à des événements naturels ou accidentels. D'autres dangers entravent la bonne gestion du trafic maritime, la sécurité portuaire ainsi que celle des populations côtières. Selon le sociologue Ulrich Beck (2003), il existe une distinction entre les notions de risque et de menace : « *L'intention remplace le hasard* ». En effet, même s'il est possible d'être couvert pour des accidents imprévus, on n'est pas protégé contre les attaques terroristes planifiées (Beck U., 2003, p. 33).

Les travaux menés par la psychologue Christine Bonardi (2017) sur la perception des risques, du danger et des menaces concordent avec la définition du sociologue Ulrich Beck (2003) : « *La survenue d'un risque est décrite comme un phénomène de « rupture violente » marquant « un avant et un après dans la vie des individus concernés »* ».

Le sentiment d'insécurité qui y est lié semble plutôt maîtrisé. Par exemple, les individus résidant dans une zone à risque perçoivent l'événement négatif comme étant situés loin dans le futur, en se basant sur une attente positive durable (Bonardi C., 2017, p. 33). De son côté, la menace est associée à la volonté humaine, c'est-à-dire à la détermination et à la capacité d'un adversaire à mener des actions préjudiciables envers des biens ou des populations.

Bien que l'accident de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique en 2010 ait retenu l'attention des médias, les déversements répétés de pétrole dans le Delta du Niger représentent un danger important pour l'environnement et la santé des populations locales (Marzin F., 2024, p. 44).

En 2022, de nouvelles dynamiques géopolitiques ont profondément bouleversé la sécurité maritime. Des affrontements entre nations ont resurgi, avec la réapparition de la menace mines dans la mer Noire, tandis que des frappes aériennes, telles que celles effectuées par des drones ou des missiles, ont été observées en mer Rouge et dans le détroit de Bab-el-Mandeb. Ces incidents viennent s'ajouter aux préoccupations existantes concernant la piraterie, ainsi qu'à diverses formes de contrebande, notamment le transport illicite de drogues, d'armes et de migrants. Il s'agit d'un environnement caractérisé par une activité humaine intrinsèquement double. Elle ne fait aucune distinction entre les activités des flottes marchandes, militaires et insurgées, qui reflètent les conflits de pouvoir. Par conséquent, comme l'a souligné Roger Brunet (1991), les mers et les océans constituent un antimonde, qui échappe aux lois et aux normes ; d'où la nécessité de considérer les règles de sécurité et de sûreté en mer. Les illustrations ci-dessous présentent les différentes formes de risques et menacent en mer.

Photo 1 : échouage d'algues de sargasse



Source : Elcimaï, 2019

Depuis 2011, les côtes des Antilles ; notamment celles de la Martinique et de la Guadeloupe subissent des concentrations d'algues de sargasses. Un phénomène naturel mais qui constitue néanmoins une menace pour l'économie, l'écologie et la santé.

Photo 2 : Explosion de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique



Source : Vachal, 2022

L'explosion de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon le 20 avril 2010 a causé la mort de 13 techniciens. Avec une forte menace environnementale, cette catastrophe est la plus importante connue par les Etats-Unis après celle de l'Exxon Valdez, en 1989.

Carte 2 : le naufrage du Rubymar en mer rouge



Source : AL-JAZERA, 2024

Le 18 février 2024, le navire britannique Rubymar, transportant 22 000 tonnes d'engrais et 120 000 tonnes de diesel et de fioul, touché par les attaques houthistes aux larges des côtes yéménites a coulé dans la mer rouge.

Par ailleurs, selon la définition de l'Organisation maritime internationale (OMI), la sécurité maritime concerne la protection des biens et des personnes face aux risques inhérents à la navigation et à l'utilisation des transports maritimes. Elle laisse aux enjeux de sûreté toute activité illicite ou illégale (Larricq G. et Tasse J., 2023, p.73).

Il est relativement aisé d'opérer une distinction entre le risque et la sécurité. Cependant, l'utilisation conjointe des termes « sûreté » et « sécurité » peut souvent semer la confusion. De plus, les fondements théoriques et pratiques qui sous-tendent ces deux notions ne sont pas nécessairement évidents dans le milieu maritime. Même s'ils visent tous deux un but commun, il faut souligner que ces concepts demeurent distincts.

Selon le Dictionnaire Larousse 2020, le terme « sécurité » provient du verbe « sécuriser », qui signifie « mettre à l'abri des accidents ». Il désigne donc un état sans danger. Quant au dictionnaire Robert 2024, il indique que le mot « sécurité » est issu du latin « *securitas* », lui-même tiré du verbe « *securus* », qui signifie « sûr ». Il définit cette notion comme « *l'état d'esprit confiant et tranquille d'une personne qui se croit à l'abri du danger* ».

Si les deux définitions se rejoignent, celle du Robert renvoie tout de même la sécurité à une origine qui viendrait d'un état ou d'une situation sûre, en relation étroite avec la sûreté.

Le mot « sûreté », quant à lui, n'est associé à aucun verbe. Le Larousse 2020, le définit comme étant : « *l'état de quelqu'un ou de quelque chose qui ne court aucun risque ni danger* ». Alors que Le Robert 2024 le définit plutôt comme « *un état d'assurance, d'absence de crainte* ».

Cette difficulté à définir ces concepts est présente dans tous les milieux, y compris celui de la marine. La conversion en anglais des mots « sécurité » (« *safety* ») et « sûreté » (« *security* ») ne correspond pas à la signification française souhaitée pour traduire adéquatement la réalité décrite (Otsa'a, Nguema D., 2015, p. 22).

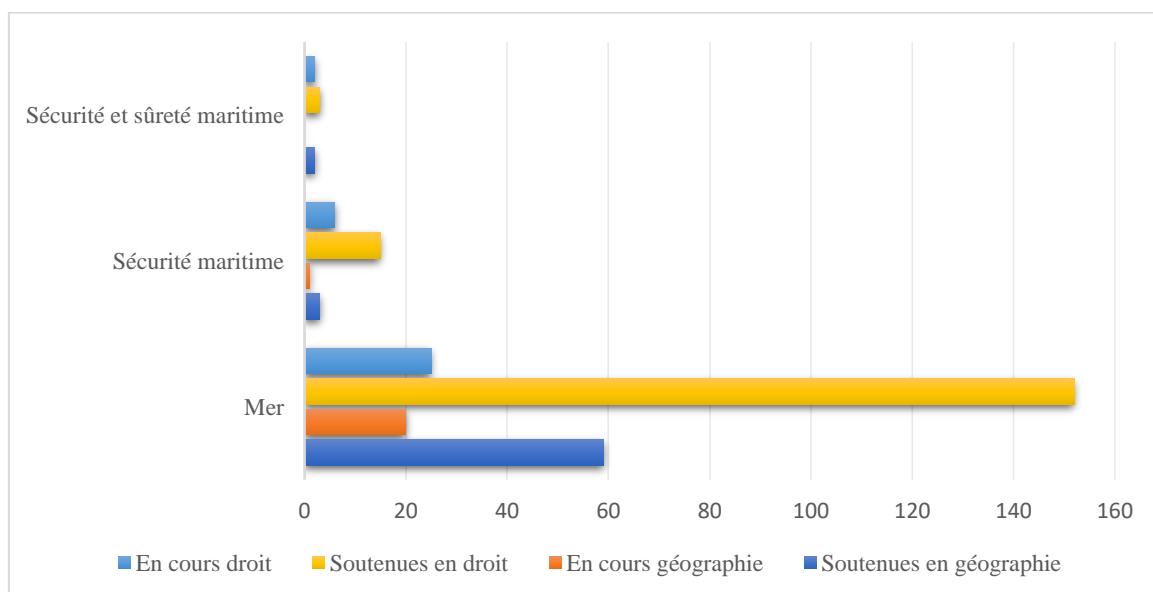
Cité par Lefebvre et Coude, Odier définit la sécurité maritime comme suit : « *La sécurité maritime est une notion qui regroupe de nombreux éléments. Elle englobe l'ensemble des normes auxquelles sont soumis les navires, la réglementation à laquelle doit obéir l'entreprise maritime, et les mesures qui gouvernent la navigation en mer ou dans les zones portuaires* ». Cependant, cette définition ne prend pas en compte l'aspect humain. Alors que la sécurité par les actions humaines est tout aussi importante. D'après certains auteurs, elle serait même responsable de 80 % des évènements survenus en mer.

Ainsi, en plus de ces différentes définitions, le secrétariat d'État français chargé de la mer et de la biodiversité définit simplement et clairement ces deux concepts comme suit : « *La sécurité maritime consiste à la fois à prendre en compte les risques inhérents à la navigation en mer et à considérer les enjeux de sûreté, c'est-à-dire la protection contre les actes malicieux commis sur les navires* »

Au regard de toutes ces approches définitionnelles, la sécurité maritime désigne tous les moyens nécessaires pour prévenir les accidents en mer. Ces derniers peuvent être causés par des facteurs naturels ou par des erreurs humaines. La sécurité est donc un concept global, puisque ses principes sont appliqués partout dans le monde. Par ailleurs, la sûreté est une notion plus locale ; elle vise principalement à protéger les navires contre les actes de malveillance comme la piraterie.

Après avoir montré les distinctions entre les notions de sécurité et de sûreté maritime, notre étude portera sous l'angle de la sécurité en mer ; particulièrement dans le golfe de Guinée. Si la sécurité en mer est le prisme des travaux en droit maritime, il y en a eu en 2024 que très peu de travaux en géographie (Figure1).

Figure 1 : Nombre de thèse soutenues et en cours, mentionnant des termes mer, sécurité maritime et sûreté maritime dans leurs titres en géographie et en droit sur Thèse.fr (2024)



Source : Thèse.fr, 2024, Mombo M-G.

Dans le moteur de recherche Thèse.fr, nous avons recherché la part des thèses soutenues et en cours de préparation en géographie et en droit ; en lien avec la mer et les questions de sécurité. A ce jour, il y a 72 thèses de géographie dont le titre contient le mot « mer », contre 177 en droit. Les thèses comportant le terme « Sécurité maritime » en géographie sont au nombre de 4 ; dont 3 ont été soutenues et une encore en préparation. Enfin, seulement 2 thèses en France dont le titre contient le terme « Sécurité et sûreté maritime » ont été soutenues en géographie. Aucune n'est en préparation. Ceci contre 3 thèses soutenues en droit et 2 en cours. Daenys Otsa'a Nguema (2015), Nice Michée Issang (2021) et plus récemment Silvain Domergue sont les trois seules thèses de géographie qui ont été soutenues en France sur la sécurité et la sûreté maritime (leurs différentes approches seront abordées dans la revue de la littérature).

Compte tenu du faible intérêt porté par les géographes sur la thématique de la sécurité et de la sûreté des espaces maritimes, il est légitime de se poser la question quant au potentiel contributif de cette discipline à ce domaine. En effet, si les géographes ont un rôle à jouer, c'est certainement celui d'apporter leur contribution à l'analyse des espaces maritimes : ils ne doivent pas seulement considérer les mers et les océans comme des lieux d'exploitation et de passage, mais aussi comme des objets de convoitises et d'appropriations. La géographie s'intéresse à la dimension réticulaire des océans, en analysant les réseaux et les connexions qui structurent ces espaces et qui témoignent de l'importance d'une gouvernance adaptée à chacun des acteurs concernés.

Dans cette optique, quelle part occupent les problématiques liées à la sûreté et à la sécurité dans les recherches académiques centrées exclusivement sur le golfe de Guinée ?

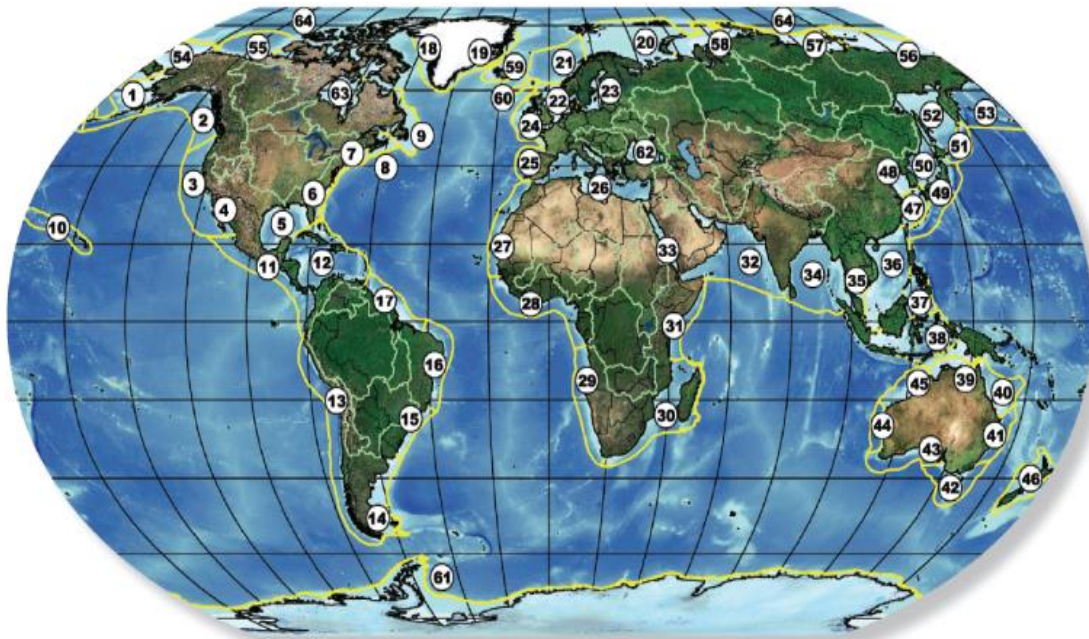
II- Étudier la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée

II-1- Définition de la zone d'étude

Justifier des limites de l'espace du golfe de Guinée est un exercice pour le moins aisé, car bon nombre d'auteurs s'y sont lancés et en ressortent avec le constat d'un espace en recherche de définition et de délimitation conventionnelles (Otsa'a Nguema D., 2015, p.19). En effet, les délimitations du golfe de Guinée varient selon les auteurs, les ouvrages, les institutions et même parfois les pages d'un même atlas ou les cartes d'une même publication (Nyinguéma Ndong L.C., 2015, p.16). Ainsi, les limites du golfe de Guinée varient de 475 000 km² à 2 350 000 km².

Sur ce, trois différentes délimitations du golfe de Guinée ont retenu notre attention. Premièrement, selon le concept de grands écosystèmes marins développé par K. Sherman 1991², le golfe de Guinée est la région comprise dans le numéro vingt-huit. Il est donc délimité au Nord par la frontière sénégal-guinéenne et au sud par la frontière entre la république démocratique du Congo et l'Angola (Carte 3).

Carte 3 : le grand écosystème marin



- | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------|---------------------------|--|----------------------|------------------|
| 1 East Bering Sea | 13 Humboldt Current | 25 Iberian Coastal | 37 Sulu-Celebes Sea | 48 Yellow Sea | 60 Faroe Plateau |
| 2 Gulf of Alaska | 14 Patagonian Shelf | 26 Mediterranean Sea | 38 Indonesian Sea | 49 Kuroshio Current | 61 Antarctic |
| 3 California Current | 15 South Brazil Shelf | 27 Canary Current | 39 North Australian Shelf | 50 Sea of Japan | 62 Black Sea |
| 4 Gulf of California | 16 East Brazil Shelf | 28 Guinea Current | 40 Northeast Australian Shelf-
Great Barrier Reef | 51 Oyashio Current | 63 Hudson Bay |
| 5 Gulf of Mexico | 17 North Brazil Shelf | 29 Benguela Current | 41 East-Central Australian Shelf | 52 Okhotsk Sea | 64 Arctic Ocean |
| 6 Southeast U.S. Continental Shelf | 18 West Greenland Shelf | 30 Agulhas Current | 42 Southeast Australian Shelf | 53 West Bering Sea | |
| 7 Northeast U.S. Continental Shelf | 19 East Greenland Shelf | 31 Somali Coastal Current | 43 Southwest Australian Shelf | 54 Chukchi Sea | |
| 8 Scotian Shelf | 20 Barents Sea | 32 Arabian Sea | 44 West-Central Australian Shelf | 55 Beaufort Sea | |
| 9 Newfoundland-Labrador Shelf | 21 Norwegian Shelf | 33 Red Sea | 45 Northwest Australian Shelf | 56 East Siberian Sea | |
| 10 Insular Pacific-Hawaiian | 22 North Sea | 34 Bay of Bengal | 46 New Zealand Shelf | 57 Laptev Sea | |
| 11 Pacific Central-American Coastal | 23 Baltic Sea | 35 Gulf of Thailand | 47 East China Sea | 58 Kara Sea | |
| 12 Caribbean Sea | 24 Celtic-Biscay Shelf | 36 South China Sea | | 59 Iceland Shelf | |

Source: Kenneth Sherman et al, 1991

Pourtant, Albert-Didier Ogoulat (2006) remet en question cette définition du golfe de Guinée en proposant une nouvelle délimitation allant du Cap de palmes (à la frontière entre le Libéria et la Côte d'Ivoire) au Cap Santa Maria, situé sur le littoral sud de l'Angola (Carte 5). Cette définition correspond à la définition géographique d'un golfe comme « un rentrant de grande

² file:///C:/Users/e19L083Z/Downloads/Sherman_Belkin_etal_2009_AMBIO.pdf

dimension dans le tracé littoral » (Georges P., 1970). L'approche d'Ogoulat est également partagée par Joseph Vincent Ntuda Ebode (2004) et Alcème Tsassa Mfumu-Kanda (2015).

De plus, pour mieux cerner les contours de cette région maritime, nous nous intéressée à l'approche historique. À la fin du XIV^e siècle, les Maghrébins contrôlaient le commerce de l'or africain vers la Méditerranée et l'Europe depuis la côte barbaresque. L'or et les esclaves étaient vendus en tant qu'étant originaires de « Djénné », une ville située aujourd'hui au Mali. Pour contourner ce monopole imposé par le monde musulman, les Portugais ont cherché, autour de 1420, un autre moyen d'accéder par voie maritime aux richesses de l'Afrique³.

Le premier emploi connu du mot « Guinée » se trouve dans la Chronique de Guinée écrite par Gomez Eanes de Zurara ; il y décrit les résultats des expéditions maritimes portugaises jusqu'à 1447. L'auteur précise que la Guinée correspondait alors au « pays des Noirs », qui se distinguait nettement de celui des Maures (Tardis C., 1988, p. 74). Alors que, selon la perspective berbère, le nom « Guinée » provient de la transformation des mots « Ginyia » et « Guineau ». Toutefois, cette étymologie berbère est réfutée par l'historien Christophe Wondji, pour qui le nom « Guinée » viendrait du vocable « Malaguelle », qui désigne le poivre, une ressource importante à cette époque dans la partie subsaharienne (Tsassa Mfumu-Kanda A., 2016, p. 59).

Selon l'historien Claude Tardits, les cartographes de l'époque ont longtemps ignoré les côtes de la Guinée, ne les incluant sur leurs cartes qu'à la fin du XVII^e siècle. Le terme géographique « golfe de Guinée » n'apparaît pour la première fois qu'au XVIII^e siècle, sur des cartes, atlas et globes tels que celui de Guillaume Delisle en 1707, représentant la carte de la Barbarie, de la Négritie et de la Guinée. Initialement, la région marine était délimitée par un arc de cercle reliant le cap des Trois Pointes à l'île de Sao Tomé, comme le confirment les récits de voyageurs expérimentés tels que William Bosman, qui décrit en détail cette côte africaine en 1705 : « *Le golfe de Guinée s'étend du royaume d'Ardres jusqu'au Cap Lopez* », (Tardits C., 1988, p. 73).

Cependant, pour les cartographes portugais, les délimitations de la mer de Guinée - mare de Guinée -, appelée aussi mer du golfe de Guinée, ont évolué au fil des explorations de la côte Ouest africaine. Ce toponyme maritime fait référence à la nomenclature servant à désigner la côte africaine et certaines régions du continent noir : la mer borde ce qu'on appelle la « côte de

³ Histoire à la carte, 2018, Exploration des côtes africaines. <https://www.histoirealacarte.com/Grandes-Decouvertes/exploration-des-cotes-africaines-par-les-portugais>

Guinée » (Tardis C., 1988, p. 74), (Carte 4). Si on ne tient compte que de sa dimension marine, le golfe de Guinée correspond à la zone maritime allant du cap Vert jusqu'à l'Angola.

Cette même délimitation est retenue par l'Union européenne pour qui « *Le golfe de Guinée (GoG) couvre 6 000 km de côtes qui vont du Sénégal à l'Angola, en passant par les îles du Cap-Vert et de Sao Tomé-et-Principe. Il inclut la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)* ».

Carte 4 : la Côte de Guinée, 1779

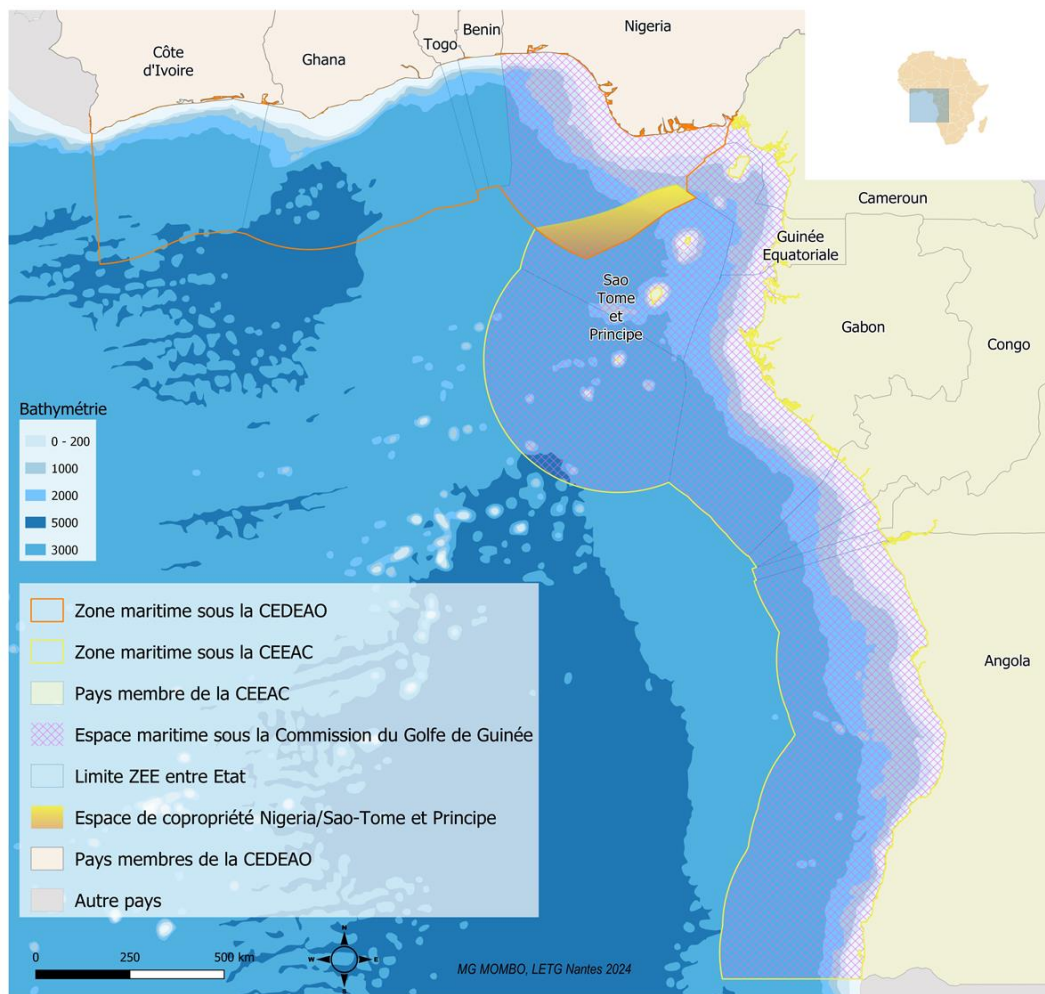


Source : Santini et Bonne, 1779.

Les Européens ont étendu cette appellation de « mer de Guinée » pour désigner l'océan Atlantique sud-est pendant les XVe et XVIIIe siècles. Néanmoins, ils faisaient une distinction entre deux régions : la Haute-Guinée, aussi appelée « Guinée occidentale », qui correspond au littoral Ouest africain du Cap-Vert à l'actuel Ghana et la Basse-Guinée, comprenant la côte des esclaves ainsi que les royaumes d'Angola, du Congo et de Benguela (Carte 5). Leur classification se fondait sur les ressources naturelles présentes dans chacune de ces régions : une côte très riche en or et en esclaves opposées à une côte plus aride et froide.

Au regard de ces éléments contextuels, notre analyse s'appuie principalement sur le golfe de Guinée présenté par Albert-Didier Ogoulat (carte 5), une région maritime qui a longtemps été le théâtre d'actes de piraterie et de brigandage. Le Nigeria étant considéré comme l'épicentre de la piraterie en Afrique de l'Ouest, par opposition à la Somalie sur la côte est, cette région a attiré l'attention des acteurs nationaux et internationaux dans leur lutte contre les actes illicites en mer.

Carte 5 : Le golfe de Guinée retenu par notre étude



Les eaux bordant le golfe de Guinée sont partagées entre plusieurs nations, chacune possédant son propre plateau continental. Cependant, le Ghana est l'unique État dont le sol sous-marin s'étend jusqu'à 5 000 mètres de profondeur dans une large portion de sa zone économique exclusive. En outre, cette région maritime est caractérisée par une organisation institutionnelle établissant des limites territoriales.

Le golfe de Guinée tel que présenté regroupe douze États bordiers de l'océan atlantique ; que sont : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigeria, le Cameroun, la Guinée

équatoriale, le Gabon, le Congo Brazzaville, la République démocratique du Congo et l'Angola. Cet espace regroupe des pays appartenant dans trois organisations régionales : la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (**CEDEAO**), la Commission du golfe de Guinée (**CGG**) et la Communauté économique des États d'Afrique centrale (**CEEAC**), (V. Saliou, 2016, p. 87). Ces pays représentent un linéaire côtier de 5700 Km ; dont la longueur des côtes varie de 1600 km à 37km (Tableau 1).

Tableau 1 : présentation des pays du golfe de Guinée

Pays	Capitale politique	Capitale économique	Longueur trait de côte (Km)	Superficie km ²	Population	PIB par Habitant (US)	Exportation principale
Côte d'Ivoire	Yamoussoukrou	Abidjan	550	323 000	30 000 000	2500	Cacao
Ghana	Accra	Accra	580	238 533	33 500 000	2 200	Or
Togo	Lomé	Lomé	50	56 785	9 000 000	950	Clinker et ciment
Bénin	Porto Novo	Cotonou	125	114 763	12 000 000	1 300	Coton
Nigéria	Abudja	Lagos	850	923 768	200 000 000	2 300	Pétrole
Cameroun	Yaoundé	Douala	400	475 442	26 000 000	1 600	Pétrole
Guinée Equatoriale	Malabo	Bata	290	28 051	1 400 000	2 200	Pétrole et gaz
Gabon	Libreville	Port Gentil	850	267 667	2 500 000	9 000	Pétrole
Sao Tomé et Príncipe	Sao Tomé	Sao-Tomé	210	1 001	230 000	2 400	Cacao
République du Congo	Brazzaville	Pointe Noire	170	342 000	5 400 000	2 700	Pétrole
République démocratique du Congo	Kinshasa	Lubumbashi	37	2,345 millions	87 000 000	700	Cobalt et cuivre
Angola	Luanda	Luanda	1600	1,247 millions	32 000 000	3 000	Pétrole

Source : Compilation des données

En effet, parmi les douze nations bordant le Golfe de Guinée, six possèdent des capitales côtières, ce sont Accra, Lomé, Libreville, Malabo, Sao Tomé et Luanda. Ces mêmes villes occupent une place prépondérante en tant que centres économiques majeurs : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Bata et Pointe-Noire. En outre, on compte une dizaine de ports parmi les plus importants de la région : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri, Port Harcourt, Douala, Port-Gentil, ainsi qu'à un degré moindre, Pointe-Noire et Matadi. Ces données mettent en évidence l'influence considérable de la mer sur la géopolitique du golfe de Guinée (Bassou A., 2014, p. 154).

II-2- Une région enjeux dans la géopolitique mondiale

L'effondrement de l'URSS en 1991 laissait entrevoir l'hégémonie des États-Unis comme unique pôle d'influence. Cependant, il est clair aujourd'hui que nous ne vivons pas la consolidation d'un système mondial unipolaire, mais bien l'émancipation de nouveaux centres de pouvoir sur l'échiquier géopolitique mondial. La chute de l'Union soviétique, ancienne superpuissance militaire, a renforcé la guerre économique, élément central des relations de force entre les pays. La fin de la Guerre froide a permis aux pays du monde entier de se développer sur le plan commercial et industriel, donnant ainsi naissance à une pluralité d'acteurs économiques. Ces derniers sont désormais considérés comme des « nouveaux émergents » qui ont un impact significatif sur l'ordre économique mondial établi par les grandes puissances (SANTADER, 2014). Cette guerre économique est alimentée par la course au développement technologique nécessitant toujours plus de matières premières. Les États s'affrontent alors indirectement par le truchement de leurs entreprises multinationales. Ainsi, l'inégale répartition de ces ressources accentue les rivalités et permet à certaines régions de revenir sur la scène internationale comme zone d'intérêt ; notamment l'Afrique en général et les pays de l'Afrique subsaharienne en particulier.

« Ainsi, le golfe de Guinée fait l'objet de convoitise de la part des pays développés ainsi que des pays dits « émergents ». Une des explications à cet engouement réside dans ses immenses ressources naturelles : manganèse, cuivre et coltan » (Tsassa Mfumu-Kanda A., 2016, p. 2).

Bien que la guerre en Ukraine ait remis en question l'impasse d'un conflit armé en Europe, elle vient tout aussi renforcer les mers et les océans comme éléments importants dans les relations internationales. Elle engendre des conséquences importantes pour le commerce maritime mondial. Dès le 24 février 2022, la Russie a annoncé la suspension du trafic commercial dans la mer d'Azov, bloquant les navires dans les ports. Le 17 mars 2023, l'Autorité maritime panaméenne a accusé la Russie d'interdire à 200 voire 300 navires de sortir de la mer Noire et d'avoir coulé ou endommagé plusieurs bâtiments. Et pour ceux qui parviennent à sortir des ports, le danger réside dans les mines dérivantes, la Russie et l'Ukraine s'accusant mutuellement d'avoir miné la mer Noire.

Les matières premières, les zones d'exploitation, les axes commerciaux internationaux clés, ainsi que les principaux corridors maritimes sont des facteurs cruciaux dans les relations internationales. Le golfe d'Aden, par exemple, constitue un passage obligé vers la mer Rouge. De même, le golfe de Guinée est une région importante pour la production de combustibles

fossiles, notamment grâce à ses vastes gisements découverts récemment en Mauritanie, au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Ghana, où le champ pétrolifère de Jubilee (Mombo M-G. et Desse M., 2023, p.88) a été mis au jour. Ce territoire pourrait renfermer pas moins de 4,5 % des réserves mondiales prouvées en pétrole, représentant plus de la moitié des réserves africaines, ainsi que 2,7 % des réserves connues en gaz naturel. La majorité de ces richesses se situent près du Delta du Niger, dans la zone économique exclusive nigériane, où le secteur pétrolier génère 75 % des revenus nationaux et dépasse 90 % des exportations. Les pays riverains du golfe de Guinée sont aussi producteurs de matières premières précieuses, telles que le diamant, l'étain, le cobalt, un métal essentiel pour l'industrie, dont la République Démocratique du Congo possède 70 % des réserves connues. Ils exploitent également le bois et le cacao. Ce golfe abrite à la fois des eaux chaudes, tropicales et équatoriales, favorisant des remontées d'eau riches en nutriments, ce qui en fait une zone particulièrement propice à la pêche. Chaque année, environ 600 000 tonnes de diverses espèces marines y seraient capturées (Tsassa Mfumu Kanda A., 2016, p. 3).

Par ailleurs, les eaux Ouest-africaines sont depuis plusieurs années un foyer majeur de la criminalité maritime mondiale. En 2020, un tiers des attaques de piraterie et plus de 95 % des 135 enlèvements de marins enregistrés se sont produits dans cette région, selon le Bureau maritime international, une entité rattachée à la Chambre de commerce internationale.

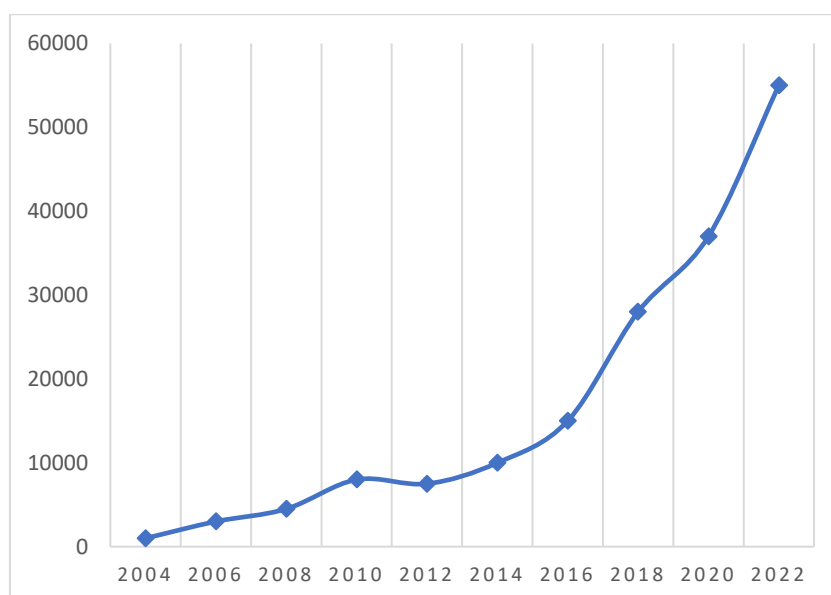
L'insécurité maritime dans le golfe de Guinée est souvent réduite aux seuls actes de piraterie. Elle est pourtant un phénomène bien plus complexe. Elle renvoie aux atteintes à la sécurité de la navigation, des biens et des personnes, tout autant qu'aux menaces visant le commerce maritime ou les intérêts maritimes d'un État. Elle a des conséquences économiques et sociales régionales mais aussi mondiales. Lutter contre l'insécurité maritime revient à œuvrer pour la sécurité d'un espace à la fois terrestre et marin, mais aussi à en assurer le développement et la prospérité économique. Cela nécessite dès lors une approche globale, intégrant les dimensions politiques, économiques, juridiques et sécuritaires (Saliou V., 2016, p. 87).

Par ailleurs, comment les médias internationaux évoquent-ils les enjeux liés à la sûreté et à la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ?

II-3- Sécurité et sûreté maritime dans le golfe de Guinée

La région du golfe de Guinée présente un grand intérêt tant pour les médias que le monde académique. D'une manière générale, la couverture médiatique sur le golfe de Guinée connaît son essor à partir de 2014 (Figure 2). C'est en cette même année que les premiers cas de brigandages ont commencé à être enregistré dans d'autres pays de la région ; notamment au Bénin, au Togo, au Ghana et au Cameroun. Fait marquant pour les États riverains et la communauté internationale qui pouvait limiter les débuts de la piraterie et du brigandage en mer à des revendications sociopolitiques nigérianes. Depuis, ce bruit médiatique sur le golfe de Guinée évolue d'année en année, même si le phénomène connaît une régression assez significative depuis 2021.

Figure 2 : le golfe de Guinée au travers les médias



Source : base constituée à partir des données recueillies sur le moteur de recherche Google, 2023.

De cette couverture médiatique, il en ressort que la région est principalement associée aux enjeux pétroliers. Les questions de sécurité interviennent en deuxième position, avec l'intérêt porté pour le djihadisme dans la région du Sahel. Les enjeux de sécurité et de sûreté maritime sont relayés en troisième position.

Par ailleurs, en ce qu'il s'agisse du monde académique, plusieurs chercheurs se sont intéressés à cette région maritime. C'est au tant de réflexions qui enrichissent la connaissance scientifique. Certains juristes ont privilégié le Droit international dans un plaidoyer pour les délimitations des frontières maritimes à l'exemple de Maurice Kamga (2006). Alcème Tsassa Mfumu-Kanga (2016) et Marie-Sylvie Lembe (2017) ont problématisé l'intérêt porté par le golfe de Guinée

dans la politique étrangère des Etats-Unis. En effet, ces deux juristes montrent les raisons d'une présence étasunienne dans la région qui se justifie par la sécurité du golfe de Guinée comme zone d'exploitation et point de départ des hydrocarbures. De plus, avec des projets d'installation d'une base militaire aux larges des côtes Ouest africaines, les Etats-Unis auraient des velléités de contrer la montée en puissance de la Chine en Afrique et en particulier dans le golfe de Guinée.

Après sa thèse sur la « Géopolitique de la façade atlantique de l'Afrique intertropicale (du Sénégal à l'Angola) » (1998), Albert-Didier Ogoulat s'intéresse à la sécurité dans la région du golfe de Guinée en analysant les rapports entre États riverains. Selon lui, la course à l'appropriation des espaces maritimes nationaux constitue en soi une source d'insécurité et de tensions. Il identifie différents facteurs qui contribuent au développement de ces tensions : le manque de territorialisation des espaces de souveraineté nationale, le manque de délimitation des frontières et la course à l'exploitation des ressources en offshore.

De son côté, Samuel Sylvain NDUTUMU (2012) est un officier de marine camerounais qui a écrit un ouvrage intitulé « Géopolitique maritime du golfe de Guinée au XXI^e siècle ». Dans ce livre, il présente le golfe de Guinée comme une zone maritime dont les enjeux économiques et sécuritaires ont été accrus à la suite de la fin de la guerre froide et des attentats du 11 septembre 2001. Selon lui, la création d'une armée navale commune permettrait de lutter plus efficacement contre la piraterie et les crimes transnationaux. En outre, il suggère que les gouvernements améliorent leurs systèmes politiques internes et les conditions de vie de leur population afin de réduire la probabilité que des réseaux criminels puissent recruter dans les classes populaires, et en particulier chez les jeunes.

D'autres auteurs, tels que Jonathan Ndoutoume Ngome, Flavienne Kenfac Tonfack et Arnaud Noël EMVOUTOU, justifient les ressources pétrolières comme étant un facteur d'insécurité dans la région du golfe de Guinée. Dans son ouvrage sur les gisements transfrontaliers de pétrole dans le golfe de Guinée, Zoulica M. RANE plaide en faveur d'une gestion maritime intégrée basée sur une confiance mutuelle entre les différents pays riverains du golfe de Guinée.

La question de la sécurité maritime a également été abordée par Daenys OTSA'À NGUEMA. Selon lui, malgré les efforts communautaires visant à lutter contre l'insécurité en mer grâce au Protocole de Yaoundé, le golfe de Guinée est toujours considéré comme étant à haut risque et présentant une situation sécuritaire alarmante. Cet avis est partagé par Nice Michée Issang (2021) dans son analyse des enjeux sécuritaires du Port de Pointe-Noire. Elle y décrit les

éléments de vulnérabilité face au banditisme organisé qui sévit dans cette région, notamment autour des zones de mouillage des différents ports.

De plus, Léonilde Chancia Nyinguema Ndong intègre la dimension migratoire aux différents travaux consacrés au golfe de Guinée. Dans une analyse portée sur la corrélation entre activités halieutiques et immigration clandestine par voie maritime, l'auteure met en exergue une éventuelle relation existante entre ces deux aspects.

Enfin, la gouvernance maritime dans le golfe de Guinée à travers l'analyse des outils de gestion et de régulation est encore un champ peu exploité comme le témoigne la géographe Jennifer Octavie ONA-ONA. Elle est d'ailleurs la seule pour l'instant à questionner la communauté régionale des pêches du golfe de Guinée, institution sous régionale chargée des pêcheries dans cet espace maritime. De ce fait, l'auteur présente une institution qui peine dans la réalisation de ses différentes missions, compte tenu du manque des compétences mais aussi d'une malversation financière de la part des Etats membres.

III- De la nécessité de la gouvernance maritime dans le golfe de Guinée

III-1- La gouvernance maritime, un concept novateur ?

La gouvernance constitue un champ de recherches sur les différents modes de coordination, de pilotage et de gestion des organisations publiques, privées ou non gouvernementales. Elle inclut également la société en général (Le Galec P, 2014, p. 299)⁴. Ce concept fait l'objet d'un regain d'intérêt ces dernières années ; pourtant, il est utilisé depuis le XV^e siècle par un juriste anglais, dont l'ouvrage s'intitule comme suit : « *The Governance of England* », dans un sens très semblable à celui qu'on lui connaît aujourd'hui (Domergue S., 2024, p. 181).

Selon certaines autres références, comme celles émanant de la Commission européenne, l'utilisation de ce terme remonterait encore davantage, soit environ au milieu du XIII^e siècle, lorsqu'il était utilisé pour décrire une approche spécifique en matière de direction, « *art or manner of governing* ». Par la suite, cette expression a été étendue pour s'appliquer aux rôles de gouvernantes dans un cadre familial. Ce n'est qu'au XIV^e siècle que le mot « gouvernance » a fait son apparition dans la langue anglaise, signifiant initialement (action ou manière de gouverner). Quant au mot portugais « *governança* », il trouve également ses

⁴ Gouvernance, dictionnaire des politiques publiques, 299-303

origines dans le français, partageant des sens similaires en politique, en administration et au sein de la famille. Finalement, l'étymologie du mot espagnol « gobernanza » (anciennement, orthographier « gobierno ») remonterait approximativement à la même époque, bien qu'il ait principalement servi à désigner un régime politique.

Le politologue français Pascal Le Galec est celui dont l'approche étymologique du terme « gouvernance » se rapproche le plus de celle de la Commission européenne : « *Évidemment, ce n'est pas une idée nouvelle ; on peut notamment trouver des traces de cette notion dans le latin médiéval, sous la forme gubernantia* ». Cet avis est également partagé par le politologue belge John Pitsey : « *En réalité, le mot "gouvernance" fut d'abord utilisé en France, entre le XIIIe et le XIVe siècle, et renvoyait à l'idée de "gouvernement", c'est-à-dire à l'art de gouverner. La gouvernance désignait alors l'ensemble des techniques permettant de disposer et d'entretenir le bien public. La langue française a progressivement identifié cet art de gouverner à l'action administrative de l'État* ».

Bien que le mot « gouvernance » soit devenu obsolète en France et dans le reste du monde pendant une grande partie du XXe siècle, il a fait un retour remarqué dans les discours sur la gestion d'entreprise à partir de la fin des années 1970, sous l'appellation de « *good corporate governance* ». Cette expression a permis de renouveler la manière dont on abordait la gestion des ressources humaines au sein des entreprises. À partir des années 1970, les théories de gestion ont commencé à s'inspirer des sciences humaines, envisageant l'entreprise non plus comme une simple machine, mais bien comme une entité sociale.

Cependant, même si la gouvernance n'est pas un concept nouveau en matière d'organisation politique, comment son application diffère-t-elle quand elle est utilisée pour une analyse du territoire ?

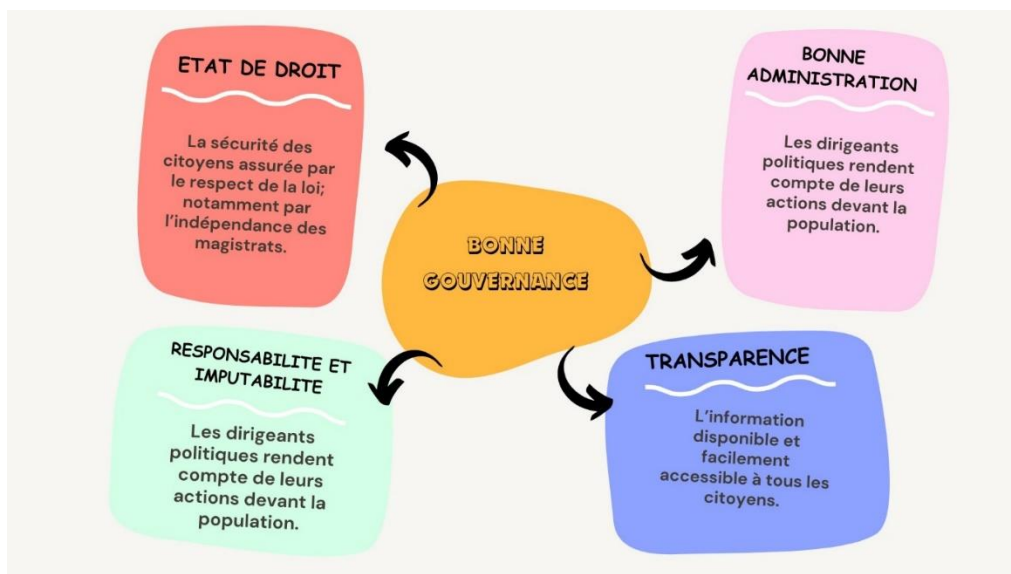
III-2- De la gouvernance à la gouvernance des territoires

La gouvernance, tirant son origine de l'anglais « governance », se définit comme les techniques de gestion employées pour administrer une entité spécifique, qu'il s'agisse d'une organisation ou d'une région donnée (Géoconfluences, 2023). Ce concept englobe également la manière dont un gouvernement exerce son pouvoir sur sa population. Ce terme a émergé à la fin des années 1980 et a depuis gagné en importance dans divers champs d'études, tels que la géopolitique, la géographie et les sciences politiques. Selon John Pitsey (2010), ce sont les

économistes qui ont été les premiers à adopter cette expression, en y ajoutant une perspective sociale à la gestion des entreprises. « *Pour les politologues, la gouvernance représente plutôt le système de valeurs servant à justifier le maintien du pouvoir d'un gouvernement* » (Diarra G. et Plane P, 2012, p. 51). À la suite de la remise en question des acteurs composites, le concept sert maintenant à identifier tout système de prise de décisions publiques impliquant des intervenants privés (Bertrand et Moquay, 2004, p. 77).

En somme, la gouvernance vise à établir un consensus entre toutes les parties prenantes afin de résoudre une problématique donnée. L'expression « bonne gouvernance », ou encore « good governance » est très populaire chez les institutions financières comme la Banque mondiale qui y voient un moyen d'établir les critères permettant d'évaluer la qualité de la gestion gouvernementale (Figure 3).

Figure 3 : Les quatre principes de la bonne gouvernance



Source : Géoconfluence⁵, 2023. Réalisation : Mombo M-G, 2024

Comme le soulignent Fabienne Leloup et *all.* (2005), les premières réflexions sur la gouvernance territoriale s'inscrivent dans un contexte plus large : celui de la recherche de méthodes alternatives pour organiser et gérer le territoire qui seraient différent des approches

⁵ Géoconfluence, 2023, Gouvernance <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gouvernance#:~:text=La%20gouvernance%2C%20de%20l'anglais,une%20entreprise%20ou%20un%20territoire>

traditionnelles « top-down ». Ces méthodes font écho aux mouvements de développement local apparus au cours des dernières décennies ainsi qu'à la nouvelle structure politique et administrative dans les pays industrialisés. La notion de gouvernance territoriale fait donc référence avant toute chose à celle du développement local et s'inscrit dans un contexte où les acteurs locaux (publics, privés ou associatifs) jouent un rôle croissant dans les processus de développement et ont la capacité de se mobiliser et de prendre en main leurs propres affaires. On y met également en évidence les qualités d'imagination, d'organisation et de coordination des acteurs locaux.

Dans leur définition de la gouvernance territoriale, Leloup, Moyart et Pecqueur (2005) font apparaître en filigrane les composantes de la gouvernance.

« Le territoire apparaît comme une entité active qui puise son potentiel de développement dans ses ressources locales, entendues au sens large, c'est-à-dire avec ses activités, ses acteurs, ses réseaux... La coordination d'acteurs à l'échelle territoriale entraîne une mutation : la décision s'autonomise en partie par rapport au pouvoir central public ; on assiste à une certaine polycentralité des formes de régulation, qui s'élargissent au social, au culturel et à l'économique »

Le territoire est un objet social, économique et géographique qui fait intervenir différents acteurs : les autorités publiques et privées ainsi que les citoyens. Certains chercheurs ont analysé comment ces derniers contribuent à la création de nouvelles manières d'habiter ce territoire, grâce aux méthodologies innovantes mises de l'avant dans cette région ou dans certains pays. C'est entre autres le cas de Ndeye Marième Samb, dont la thèse porte sur « *La gouvernance territoriale et la participation citoyenne* ». Selon son analyse, le mode de gestion territorial actuel au Sénégal manquerait d'efficacité, puisqu'il reste figé malgré l'évolution démographique. Elle souligne également le rôle important joué par la participation citoyenne dans une bonne gouvernance (figure 3). Cette recherche démontre que les citoyens ne se contentent pas d'observer passivement les lois et règlements en place ; ils participent activement à leur élaboration. Leur participation à la gouvernance territoriale leur permet de mieux connaître les règles et institutions, de contribuer à la définition de la vision du territoire et de prendre part à une co-construction des plans d'action de l'État en matière économique et financière.

Comment aborder la notion de gouvernance maritime à partir de celle de la gouvernance territoriale ?

III-3- De la gouvernance territoriale à la gouvernance maritime

La gouvernance de la mer s'appuie principalement sur le principe d'intégration, qui consiste à prendre en compte tous les aspects liés à la gestion des espaces marins (N. Bouillet, 2012, p. 35). Cependant, il est ardu d'essayer de définir ce qu'est la « gouvernance maritime », puisque cette dernière peut être interprétée différemment selon les contextes.

Une publication destinée au grand public, produite par l'US Coast Guard, définit la gouvernance maritime comme étant « *la capacité du gouvernement à exercer un contrôle effectif sur son territoire marin grâce aux actions directes ou par le biais de partenariats avec des organisations privées, non gouvernementales ou internationales* ». Cette définition très simple n'indique cependant pas clairement dans quel contexte elle doit être mise en application.

Cité par Silvain Domergue (2022), Judith Van Leuwen définit la gouvernance maritime comme suit :

« Le partage des compétences en matière d'élaboration des politiques dans un système de négociation entre des institutions gouvernementales à plusieurs niveaux (international, supranational, national, régional et local) d'une part, et les acteurs étatiques, les acteurs du marché et les organisations de la société civile d'autre part, afin de régir l'activité de du transport maritime et ses conséquences ».

Cette approche définitionnelle met en évidence plusieurs notions très intéressantes que nous aurons à convoquer dans notre travail : « le partage des compétences », « les institutions gouvernementale » et « les acteurs privés et la société civile ». Toutefois, l'auteur restreint le champ de compétence de la gouvernance maritime uniquement au secteur de transport maritime. Ceci limite en effet la notion de la gouvernance maritime mais également de la sécurité des mers ; car s'il faut gouverner la mer pour la rendre plus sécurisée, il faut intégrer la mer dans sa dimension globale.

La gouvernance maritime est ainsi abordée de manière sectorielle par divers auteurs. Dans leur ouvrage intitulé *Afrique atlantique, entre espace de transition et cohérence régionale : du Maroc au Sénégal*, Aziz Ballouche, Evelyne Gauche et Thierry Guineberteau identifient quatre enjeux importants, sans être exhaustifs, permettant le développement d'économies tournées vers la mer sur ce continent. Pour une meilleure gestion du territoire maritime, ces pays doivent considérer : premièrement, l'enjeu environnemental (érosion, déchets, aires marines protégées) ; deuxièmement, celui de la continuité entre la terre et la mer dans la planification territoriale. Il

faut par ailleurs parvenir à dépasser la rupture terre/mer afin d'avoir une véritable intégration de la partie maritime dans les réflexions d'aménagement, une continuité maritime terrestre de l'entité géographique à comprendre et gérer. Parallèlement, l'intégration de l'hinterland est essentielle pour éviter que les littoraux dynamiques ne se déconnectent davantage du reste du pays, qui est en stagnation ou même en déclin/abandon. Troisièmement, il faut tenir compte des acteurs sur différentes échelles : *« Il faut enfin concevoir des processus rénovés et efficaces d'aménagement permettant l'intégration de nouveaux acteurs dans les réflexions, décisions et mises en application (pouvoirs locaux, société civile, etc.), tout en ayant une capacité à agir et réagir vite dans des situations où les basculements peuvent s'opérer très rapidement »*. Finalement, ces États côtiers doivent absolument prendre en considération l'importance d'une intégration régionale, sous régional, continentale ou d'un processus plus global de mondialisation.

Vincent Groiseleau (2017) milite pour une gouvernance maritime environnementale. La gouvernance de l'espace maritime de l'Union Européenne passe par la mise en place d'une politique intégrée au-delà des recommandations inscrites dans le livre vert. Elle doit également prendre en compte la protection des zones écologiques.

Sous un angle plus institutionnel, Andréa Caliguirri (2017) aborde les difficultés de gouvernance maritime en Afrique de l'Ouest. En effet, les outils de gouvernance manquent de pouvoirs coercitifs et se chevauchent quant à leur champ d'application. Cela est particulièrement vrai pour la charte de Lomé, qui n'est qu'une réaffirmation des engagements pris par les pays du golfe de Guinée envers une meilleure implication dans leurs procédures de sécurité en mer. L'auteure critique également l'incapacité de l'Union africaine à servir d'outil régulateur dans l'espace maritime africain : *« Les États parties vont s'engager à adopter des mesures individuelles, sans chercher à établir une réglementation au niveau continental. Par conséquent, l'UA en tant qu'institution ne dispose pas d'un pouvoir normatif dans ces domaines »*.

Pour ce faire, examiner les acteurs de la gouvernance maritime, ainsi que leur contribution à la structuration du golfe de Guinée s'avère intéressant

IV- Les organisations intergouvernementales et les États : les principaux acteurs de la gouvernance des mers et des océans.

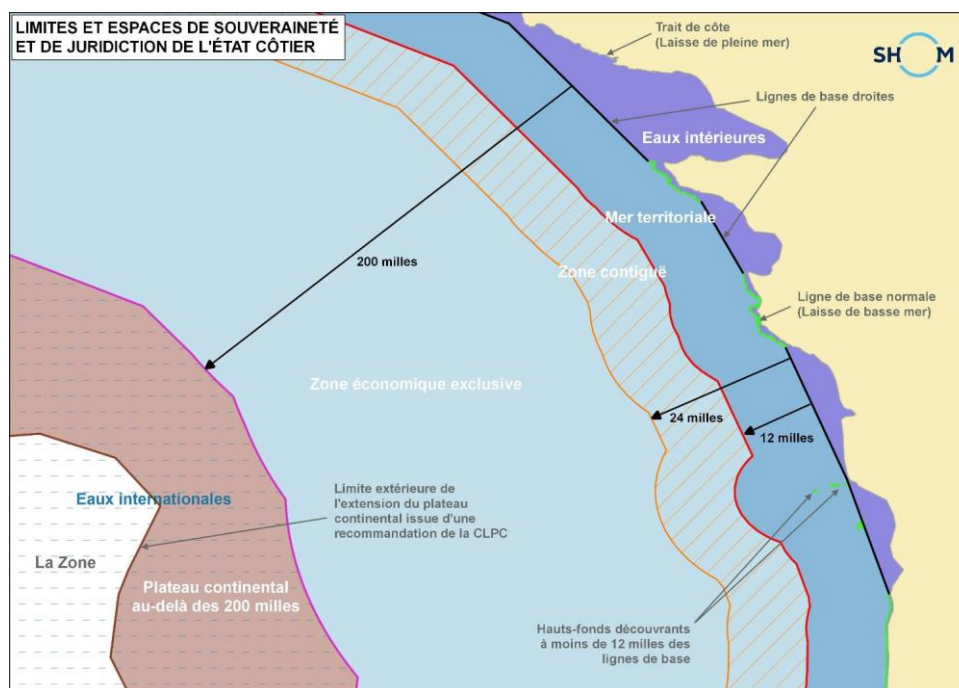
Selon une vision globale de la sécurité en mer, le Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité de Genève définit la gouvernance maritime comme suit :

« La gouvernance maritime est le processus par lequel les acteurs, généralement les gouvernements nationaux et leurs populations, ainsi que les entités privées, non gouvernementales, et internationales interagissent pour régler les activités maritimes et exercer un contrôle sur le domaine maritime ».

La gouvernance maritime présente la nécessité de se conformer à des régimes juridiques variés et parfois contestés du domaine maritime et de ses États littoraux. Le cadre normatif qui en résulte comprend à la fois le droit national et international, ainsi que les accords bilatéraux et multilatéraux entre les acteurs des États-nations. *« Le cœur de ce régime juridique est établi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), qui détermine la juridiction des États sur différentes zones maritimes »*⁶

⁶ Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité de Genève, 2023, « La gouvernance et la réforme du secteur de sécurité maritime », 12p.

Figure 4 : Les différentes zones maritimes selon la Convention de Montego Bay



Source : SHOM, 2022

Entrée en vigueur le 16 novembre 1994, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) constitue ce que beaucoup appellent une « constitution pour les océans ». (Rochette J., 2013, p. 202)⁷. Elle est considérée comme le premier pilier de la gouvernance en mer parce qu'elle définit les espaces marins d'un État et l'évolution de sa souveraineté en s'éloignant progressivement de la mer (figure. 4). Ces différentes zones maritimes se définissent comme suit :

- **Les eaux intérieures :**

Du territoire aux lignes de base, il s'agit des eaux incluses entre le rivage et la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. Elles sont représentées par les estuaires, les rades, les baies historiques... L'État côtier y exerce pleinement sa souveraineté totale.

- **La mer territoriale :**

Des lignes de base, frontière avec les eaux intérieures, jusqu'à un maximum de 12 milles marins. L'État exerce sa souveraineté sur cet espace tout en accordant un droit de passage inoffensif de navire de commerce et de guerre. Ce droit de passage inoffensif peut être suspendu par l'État côtier en cas de l'atteinte à la paix et au bon ordre et à la sécurité de l'État côtier.

⁷ Centre pour la gouvernance du secteur de sécurité maritime de Genève, op cit., p. 3

- *La zone contigüe :*

De la limite extérieure de la mer territoriale jusqu'à un maximum de 12 milles marins. L'État y dispose que de quelques droits, notamment du droit à la répression en cas de violation des lois nationales. - La zone économique exclusive : des lignes de base jusqu'à un maximum de 200 milles marins, environ 370 km. L'État côtier y exerce des droits souverains en ce qu'il s'agit de l'exploration et de l'exploitation des ressources, telles que la réglementation du tonnage de pêche et des permis d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures.

- *Le plateau continental :*

Il s'agit de la bordure immergée du littoral descendant en pente douce sous la mer. Juridiquement, le plateau continental va des lignes de bases jusqu'à 200 milles marins. Toutefois, en cas de situation de dépassement de ces limites, l'État côtier peut calculer son plateau continental jusqu'à la limite externe qui est de 350 milles marins.

- *Les eaux internationales :*

Il s'agit donc des eaux au-delà de la ZEE et des fonds marins. Le principe de liberté prévaut dans ces espaces internationaux : la liberté de pêche, de la recherche scientifique, de poser des câbles et des pipe-lines, de créer des îles artificielles, ...

Dans sa thèse de doctorat « *Gestion durable des ressources halieutiques en Afrique atlantique* », Jennifer Octavie ONA-ONA (2019) s'intéresse à la question de la durabilité des ressources halieutiques en Afrique atlantique. À cet effet, elle examine dans une perspective institutionnelle l'efficacité de la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée (COREP), organisme régional responsable de la régulation des ressources halieutiques dans l'espace maritime allant du Cameroun à l'Angola. L'auteure démontre comment ces politiques mises en place par la COREP ne parviennent pas à assurer la sécurité alimentaire des populations côtières. Encore moins de minimiser les impacts sur l'environnement causés par la pêche illégale non déclarée et non réglementée ainsi que par la surexploitation des ressources halieutiques. Cela dit, cette insécurité en mer résulte principalement des nombreux facteurs qui entravent le bon fonctionnement de la commission des pêches du golfe de Guinée.

La gouvernance de la sécurité maritime par les institutions sous régionales implique fortement la participation et la coopération des États, qui sont les acteurs centraux de la décision et de la mise en application des règles. Cela permet de renforcer les capacités des organisations régionales.

« *Ainsi, la gouvernance de la sécurité maritime par les institutions régionales vise le développement de mécanismes de réglementation et de coopération transfrontalière et multisectorielle, mis en place par différents acteurs dans le but de garantir collectivement et durablement l'intégrité de leurs intérêts et de leurs activités maritimes* »⁸.

Le Centre pour la gouvernance du secteur de la sécurité maritime de Genève préconise l'application des principes de bonne gouvernance à la prestation, à la gestion et au contrôle de la sécurité par l'État. Ces principes sont : la responsabilisation, la transparence, l'état de droit, la participation, la réactivité, l'efficacité et l'efficience. Le domaine de la sécurité comprend non seulement les prestataires de services de sécurité, mais aussi tous les organismes publics et les employés chargés de gérer et de surveiller la sécurité sur les plans national et local. La responsabilité des États face à la menace sécuritaire dans leurs eaux souveraines. La transparence du partage des données avec les institutions sous-régionales. L'État de droit, l'amélioration des mesures pénales nationales pour réappréhender les actes illicites commis en mer. La participation des acteurs publics, privés et internationaux. La réactivité face aux événements nécessitant l'intervention de l'État.

V- Le golfe de Guinée comme espace de construction et d'intégration régionale par la mer

La création des organisations intergouvernementales (OI) correspond à une dynamique moderne qui a pris son essor au XIXe siècle. À cette époque, on voit apparaître des commissions fluviales internationales chargées du transport sur les cours d'eau ainsi que des unions administratives liées au développement des moyens de communication, telles l'Union générale des postes (1874) ou l'Union télégraphique internationale (1865).

En géographie, Christian Messe Mbega, Octavie Jennifer Ona-Ona et Silvain Domerge conviennent tous trois que la place accordée aux OI est marginale (Messe Mbega C., 2015, p. 15). Les géographes semblent accorder que très peu d'intérêts aux études portant sur les organismes internationaux ou régionaux. Les travaux portant sur la coopération et l'intégration régionale sont principalement menées par des politistes, des juristes et des économistes. Cependant, ces disciplines ne perçoivent pas l'espace comme une création humaine et ne l'intègrent pas au centre de leur analyse de l'intégration, contrairement aux géographes (Mareï N. et Richard Y., 2018, p. 63).

⁸ Centre pour la gouvernance du secteur de sécurité maritime de Genève, op cit., p. 5

Comme le souligne le géographe Claude Raffestin, « *Une organisation régionale [...] résulte d'un ensemble de décisions politiques prises par une communauté plus ou moins large. Sa localisation c'est-à-dire la transcription dans l'espace des décisions est un fait géographique. Elle révèle une conception implicite de l'environnement même si le choix du site est essentiellement de nature politique. C'est la revanche de la géographie qui, même si, elle n'est pas directement consultée ne peut pas être totalement négligée* » (Raffestin, 1970, p. 470 cité par Messe Mbega op cité). Dans la collection d'ouvrage sur « La géographie politique et Géopolitique », de Stéphane Rosière ⁹, l'auteur préconise la géopolitique comme la grille d'analyse de l'espace considérée comme enjeu. A ce titre, étudier la coopération maritime sur la façade du golfe de Guinée revient à identifier les principaux acteurs, leurs représentations territoriales, leurs pratiques et leurs motivations.

En effet, avant qu'un système nouveau fût assis sur d'autres bases, l'ancien système commercial, profondément troublé par les découvertes des Portugais et des Espagnols dans les deux Indes, semblait laisser un champ libre pour tout oser en mer. Chaque État maritime déjà puissant, ou se croyant en mesure de le devenir, cherchait à tirer à soi le plus possible de ces éléments inespérés de richesse (Cauchy E., 1862, p 3). Malgré les deux doctrines antagonistes du XVIIe siècle opposant d'un côté le juriste hollandais Hugo de GROOT, dit Grotius, sur la liberté des mers (Mare liberum) et le britannique John Selden sur la privatisation des mers (Mare clausum), la mer a été pendant longtemps un espace sans maître à la merci des États capables d'en tirer profit.

Cependant, la deuxième conférence¹⁰ des Nations unies sur le Commerce et le développement (CNUCED), tenue à New Delhi en 1968 marqua une évolution significative dans l'organisation mondiale de la mer, notamment avec la création de la commission des Transports maritimes

⁹ Stéphane Rosière est un géographe et géopolitologue français. Il est professeur des universités depuis 2006 au département de géographie de l'université de Reims Champagne-Ardenne.

Directeur de publication, depuis 2007, de la revue en ligne L'Espace politique, revue de géographie politique et géopolitique en ligne¹ référencée par l'AERES, Stéphane Rosière est membre du Comité national français de géographie², dont il a dirigé de 2004 à 2010 la commission de géographie politique et géopolitique au sein de cette instance. Il représente la France dans le cadre de la Commission de géographie politique de l'Union géographique internationale.

¹⁰La deuxième conférence des Nations unies sur le droit de la mer vient après la première, qui s'est tenue en 1956 à Genève. Elle initie le nouvel ordre maritime mondial, avec la participation des nouveaux pays indépendants d'Afrique et d'Asie. Ces Etats étaient alors disposés à participer dans le secteur du transport maritime malgré leurs faibles connaissances et expériences dans la matière.

chargées de réformer le système de conférence maritime¹¹ en 1964. Ces nouvelles réforment avaient pour objectif de permettre aux jeunes États africains de participer au commerce international. Toutefois, c'est suite à la protestation du groupe des 77 (Union des pays d'Asie en développement et des États africains nouvellement indépendants) contre une organisation maritime boréocentrée que le système maritime mondial a réellement connu des bouleversements. Ce soulèvement a conduit à la convocation d'une 3^e session de la CNUCED en 1973, qui s'est soldée par la mise en place du concept de ZEE (Zone économique exclusive) et l'adoption en 1974 du code de conduite¹² des conférences maritimes. Ces nouvelles réformes ont permis aux États côtiers une réelle appropriation pour l'exploration et l'exploitation de leurs domaines maritimes, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés. (OGOULAT A-D., 2005).

C'est au regard de cette évolution du système maritime mondial, que le Président Felix Houphouët Boigny de Côte d'Ivoire pris la résolution de convoquer en mai 1975 les chefs d'États africains et les experts maritimes de la zone subsaharienne occidentale pour la formation d'une union intergouvernementale capable d'assurer les intérêts des États africains en mer en général et dans le secteur du transport maritime en particulier.

A ce propos, l'Amiral Lamine FADIKA¹³, ancien Ministre ivoirien de la Marine et Premier Président de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du centre nous renseigne ce qui suit : *« Les 25 chefs d'Etats réalisent immédiatement « l'union sacrée » en se mobilisant en toute hâte, comme un seul homme, dans un élan de solidarité sans faille, au service d'une cause essentielle de l'Afrique et de la mer. Il continue en disant : « Cela nous a permis de mettre fin au « diktas », humiliants des « nantis de la mer », selon la juste expression du Président*

¹¹ La conférence maritime est définie par la CNUCED comme un groupe de compagnies exploitant des routes sur lesquelles, en vertu d'accords fondamentaux, elles perçoivent des taux uniformes, répartissent les parcours et les droits d'amarrage et d'appareillage, et mettent en commun les cargaisons et les recettes, cherchant ainsi à éliminer la concurrence des compagnies indépendantes. A l'origine, la navigation entre l'Europe et l'Afrique était assurée par des armements exclusivement européens. Cette navigation était alors appelée : le cabotage colonial.

¹² Adopté en 1974, le code de conduite des conférences maritimes est un outil juridique pour la régulation du secteur des transports maritimes dans les relations Nord/Sud. Il est subdivisé en deux : la clé 40/40/20 et la définition d'un taux de fret unique pour les armateurs. En effet, la clé 40/40/20 permettait aux pays africains et aux armements européens d'une même ligne de déserte de bénéficier équitablement de 40% chacun. Et les 20% était la part réservée à un armateur tiers.

¹³ Mohammed Lamine FADIKA, homme politique ivoirien, officier général des forces armées nationales de Côte d'Ivoire, ancien ministre ivoirien de la marine et premier Président de la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'ouest et du centre.

Houphouët Boigny, ouvrant ainsi durablement la voie au Dialogue, à la Concertation et à la Négociation dans nos relations maritimes internationales ».

C'est ainsi que cette même année fut créée la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMAOC), actuellement renommée Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC)¹⁴. Il s'agit d'une instance communautaire pour la gestion des conférences maritimes des pays de la façade atlantique africaine. En effet, la notion de conférence maritime est définie par la CNUCED comme un groupe de compagnies exploitant des routes sur lesquelles, en vertu d'accords fondamentaux, elles perçoivent des taux uniformes, répartissent les parcours et les droits d'amarrage et d'appareillage, et mettent en commun les cargaisons et les recettes, cherchant ainsi à éliminer la concurrence des compagnies indépendantes, il s'agit alors d'une entente ayant un caractère durable, interdisant la concurrence entre ses membres, grâce à laquelle ils peuvent offrir un front commun à toute menace étrangère à l'association à laquelle ils ont souscrit (NDJAMBOU L., E., 1997).

Cette initiative intergouvernementale regroupant les pays riverains du golfe de Guinée a posé les premiers jalons d'une coopération visant à exploiter et à sécuriser un espace maritime commun.

Depuis, plusieurs organisations régionales spécialisées dans les questions maritimes ont émergé. Elles seront examinées plus en profondeur dans la troisième partie de ce travail. Le golfe de Guinée fait l'objet de mutations constantes.

¹⁴La CMEAOC est la conférence maritime des pays de l'Atlantique africain. Elle regroupait des ministres chargés de la mer mais également tous les spécialistes des questions maritimes. Elle regroupe 25 Etats membres que sont : Mauritanie, Cap Vert, Gambie, Sénégal, Guinée Bissau, Guinée, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Mali, Ghana, Togo, Bénin, Niger, Tchad, Nigeria, Cameroun, République Centrafricaine, Gabon, Guinée Equatoriale, Sao Tome et Principe, Congo, République démocratique du Congo et Angola.

la CMEAOC a été subdivisée en trois sous-secteurs: les compagnies maritimes avec comme cadre de régulation l'Association des compagnies maritimes, le conseil des chargeurs géré par l'Union des conseils nationaux des chargeurs, et les ports par l'association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du centre.

Figure 5 : Les organisations régionales retenues pour notre analyse



Réalisation : Mombo M-G, 2024

Notre analyse mettra particulièrement l'accent sur quatre acteurs majeurs de la gouvernance maritime dans le golfe de Guinée : la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC), la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, la Commission du golfe de Guinée (CGG) ainsi que les Commissions régionales de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. En outre, la Convention d'Abidjan, le Code de conduite de Yaoundé et la Charte de Lomé constitue des instruments juridiques cruciaux pour la gouvernance dans la région du golfe de Guinée. Grâce à cette variété d'entités, il sera possible de réaliser une évaluation globale intégrée, prenant en compte les spécificités propres à chaque niveau géographique.

VI- Du bilan de l'état de l'art à la formulation du sujet de thèse

VI-1- Enoncée du sujet de thèse

Les mers ou les océans, occupent une place centrale dans l'économie mondiale. Toutefois, elles font face à divers défis et risques, tels que les catastrophes naturelles ou les actes malveillants. Il est donc crucial de mettre en place une réglementation adéquate pour assurer la protection et la gestion responsable de ces ressources vitales.

Pour clarifier certains termes clés, tels que « sûreté et sécurité maritimes » ainsi que « gouvernance maritime », nous avons examiné la littérature existante. Cette démarche nous a permis de constater un manque de recherches en géographie portant spécifiquement sur ces sujets. De plus, il semble que le rôle des organisations régionales dans la transformation des espaces maritimes soit insuffisamment documenté, particulièrement en ce qui concerne le golfe

de Guinée, où les études précédentes se sont principalement concentrées sur l'industrie pétrolière.

Ces différentes observations, nous ont conduites à formuler notre sujet de thèse comme suit :

La gouvernance de la sécurité et de la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée par les organisations régionales : Diagnostic et propositions pour une meilleure représentation et appropriation des espaces maritimes.

Notre analyse porte sur la gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, plus précisément sur son rôle joué par les organisations régionales. L'étude vise à comprendre l'implication des institutions intergouvernementales contribuant au renforcement de la sécurité maritime dans cette région ; tout en mettant en évidence les lacunes de ces structures réglementaires grâce à une approche multiscale.

VI-2- Cadre théorique

L'analyse de la sécurité en mer sous un prisme institutionnel s'inscrit dans un cadre théorique pluridisciplinaire. Elle convoque énormément les sciences politiques et les relations internationales ; tant les études en géographie sont peu nombreuses. Néanmoins, l'analyse s'appuie également sur le champ de la géographie politique, dans la fabrication des espaces par le pouvoir. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer est le premier texte normatif qui a conduit à la fabrication des territoires maritimes. Depuis, les espaces maritimes sont soumis à plusieurs découpages, régionaux et nationaux. Cette démarche place le territoire et les acteurs en position centrale (S. Domergue, 2022, p. 30). Telle que l'a défini le géographe Stéphan Rosière, le golfe de Guinée est envisagé en tant que cadre géographique, enjeu et théâtre. L'auteur souligne de ce fait que c'est en se fondant sur ce triptyque que l'on peut poser les bases du champ d'investigation de la géographie politique.

À cette fin, le golfe de Guinée constitue notre aire géographique où se produisent des changements sous l'effet des différents acteurs en présence. Ceux-ci peuvent être étatiques ou interétatiques. Nous ne devons cependant pas limiter notre analyse à ces deux catégories, puisque la notion même d'acteurs évolue.

Selon Frédéric Lasserre, Éric Gonon et Éric Mollet (2020), on peut définir un acteur comme « toute personne physique ou morale capable d'entreprendre une action pour atteindre ses objectifs ». L'insécurité maritime concerne divers acteurs, dont des États et des régions, ainsi que des entreprises et des groupes qualifiés de « criminels ». Le golfe de Guinée est donc un

territoire stratégiquement important, où s'opposent plusieurs acteurs. Certains cherchent à assurer la sécurité maritime, tandis que d'autres sont perçus comme des pirates et des voleurs. Comme au théâtre, les représentations reposent fondamentalement sur les jeux des acteurs qui, individuellement, proposent leur propre lecture de la pièce (Lasserre F, Gonon E et Mollet E, 2020). En nous basant sur la grille d'analyse proposée par Lasserre, Gonon et Mollet (2020), la géopolitique permet d'identifier les enjeux de sécurité entourant le golfe de Guinée. Ceux-ci incluent la sécurité des navires, celle des populations côtières ainsi que la sécurité économique des pays non côtiers, tout comme celle des approvisionnements en ressources naturelles essentielles. Il faudra aussi considérer la connaissance du territoire à analyser : la répartition des ressources et la spatialisation des interventions sécuritaires.

De plus, il sera nécessaire d'identifier les acteurs internes et externes, leurs dynamiques et leurs implications quant à la sécurité dans le golfe de Guinée. Nous devons également déterminer les différents niveaux d'analyse, depuis le niveau local jusqu'au plan international, afin de comprendre comment chacun perçoit la question de l'insécurité.

Aussi, nous convoquerons également la géopolitique critique comme grille d'analyse pour la gouvernance sécuritaire dans le golfe de Guinée. Elle place en effet le territoire et ceux qui le construisent et l'utilisent au cœur de l'analyse, au lieu de le limiter à un acte de langage sans prendre en compte « le processus qui a mené à la décision de déclarer tel ou tel domaine objet référent de la sécurité ou pourquoi on l'accepte si facilement » (Macleod, 2004, p.48).

VII- Problématique et hypothèse

La gouvernance de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée restitue les institutions régionales au centre de l'analyse. Ainsi, au sein du territoire atlantique du golfe de Guinée, situé entre la Côte d'Ivoire et l'Angola, la gouvernance maritime semble avoir deux repères chronologiques : d'abord celui compris entre 1975 et 1990 puis celui allant de 1999 à nos jours. La première période, marquée par les prémices d'une orientation des Etats concernés vers le domaine maritime, a favorisé la création de plusieurs organes intergouvernementaux dédiés. Il s'agit notamment de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM) qui vit le jour à Abidjan (Côte d'Ivoire) en 1975, en tant qu'instance de coopération, garant d'une politique commune dans le secteur du transport maritime. Ce fut aussi le cas de la Convention d'Abidjan pour le respect des écosystèmes marins, mise en œuvre en 1981 et de la Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée (COREP), créée en 1984. Cette dernière est l'organe de régulation des activités de pêche

d’Afrique centrale composé de sept (07) Etats (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Principe).

La période entamée au cours de la décennie 1990 est celle de l’instabilité socio-politique en Afrique, singulièrement dans les pays bordant la côte atlantique africaine. Elle est marquée par le chaos politique, les crises socio-politiques et les guerres civiles. En une décennie, le Congo a connu trois guerres civiles ; en 1994 le Rwanda a été marqué par le génocide du peuple Tusti, d’une violence sans précédent. Au cours de cette décennie, le nombre moyen de conflits armés qui ont éclaté chaque année en Afrique a été deux fois supérieur à celui de la période précédente (Le Gouriellec, 2021). Préoccupés par des crises récurrentes à terre, les pays du golfe de Guinée ont peu à peu « tourné le dos à la mer » en se focalisant sur les enjeux de sécurité continentaux. Les conflits en Afrique sont plus nombreux et enferment certaines régions dans des périodes d’instabilité longues et violentes générant la pauvreté, l’insécurité, les guerres, les trafics en tout genre qui paralysent les économies et enferment les territoires aux marges floues et mouvantes dans la spirale de l’oubli, (Pierre et Desse, 2008).

De ce fait, la deuxième période, démarre avec la création d’une instance régionale de concertation et de coopération, dénommée la Commission du golfe de Guinée (CGG). Elle apparait comme le cadre chargé de la prévention, la gestion et le règlement des conflits liées à la délimitation des frontières et l’exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales, notamment en cas de chevauchement des Zones Economiques Exclusives des Etats membres (Traité instituant la CGG, 2001). De plus, afin de combattre la piraterie grandissante dans le delta du Niger, les pays riverains du golfe de Guinée ont créé en 2009 l’Architecture africaine de sécurité maritime. Cette initiative a donné naissance à deux centres de coordination : le CRESMAC (Centre régional de sécurité maritime en Afrique centrale) et le CRESMAO (Centre régional de sécurité maritime en Afrique de l’Ouest).

Ces divers instruments attestent de l’intérêt que portent les pays riverains du golfe de Guinée à l’égard de la mer. Néanmoins, plusieurs éléments viennent contredire ce système de gouvernance maritime dans ladite région. En effet, la Commission du golfe de Guinée, décrite par Albert-Didier OGOULAT comme étant « le renouveau maritime africain » il y a vingt ans, semble être devenue une coquille vide. Avant d’aborder la question de la sécurité maritime, son mandat était de prévenir les conflits maritimes entre ses États membres grâce à la diplomatie. Or, le dépôt du dossier Gabon-Guinée équatoriale concernant les îles Mbanié, Konga et Cocotiers devant la Cour Internationale de Justice (CIJ) constitue un échec pour la CGG, incapable de résoudre ce litige par le moyen de la négociation. De plus, malgré la mise en place

de la Commission régionale des pêches, le secteur halieutique éprouve toujours de grandes difficultés à se développer. En outre, si les actes de piraterie ont suivi une tendance à la baisse depuis 2022, ils ne sont pas pour autant éradiqués. D'autres formes d'insécurité continuent également de gagner du terrain : la pêche non déclarée et non réglementée encore appelée la « piraterie halieutique » par Céline Bikpo, le trafic du pétrole, le narcotrafic, la destruction de la biodiversité marine...

Fort de ce constat, la question principale qui guidera notre réflexion s'articule comme suit :

Quels sont les différents facteurs entravant le fonctionnement des institutions régionales responsables de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ?

Trois questions subsidiaires viennent en appuie à la principale :

Question 1 : Comment la culture maritime des pays riverains du golfe de Guinée a-t-elle évoluée au fil du temps ?

Hypothèse 1 : À l'instar de la côte Ouest africaine, le golfe de Guinée est une ouverture maritime dont les peuples ont fondé de grands empires continentaux axés sur le commerce transsaharien. Toutefois, il est possible d'écrire une histoire maritime de cette région, puisque certains peuples vivaient principalement de la pêche en mer et que d'autres royaumes côtiers sont apparus à travers l'histoire. Ce récit est jalonné et entravé par des événements historiques et des traumatismes du passé qui ont tantôt constitués d'ouverture ou de fermeture face à la mer. Cependant, des événements récents tels que la mondialisation des échanges et la territorialisation des ZEE ont permis une redynamisation des intérêts portant sur le golfe de Guinée ; tant pour les acteurs locaux qu'internationaux.

Question 2 : Quels sont les défis géopolitiques induits par la maritimisation dans le golfe de Guinée ?

Hypothèse 2 : Dans le cadre de la mondialisation, le golfe de Guinée est reconsidéré comme une région stratégique pour l'approvisionnement des matières premières mais aussi comme un théâtre d'influence militaire. Ainsi, la région du golfe de Guinée fait face à une multiplicité d'acteurs, allant au-delà de son partenaire traditionnel, la France. Aussi, avec la Convention de Montego Bay, les pays du golfe de Guinée ont pour la plupart saisie cette occasion afin d'étendre leurs zones économiques exclusives. Cependant, ce mouvement de souveraineté en mer est entravé par des litiges territoriaux et par une insécurité maritime transfrontalière.

Question 3 : Comment la gouvernance maritime est-elle structurée dans le golfe de Guinée et quelles sont les limites de cette organisation ?

Hypothèse 3 : La gouvernance de la sécurité en mer est régie par des organisations régionales, basées sur une coopération maritime. L'élaboration des outils de gouvernance par les pays du golfe de Guinée témoigne de leur intérêt pour la valorisation et la sécurisation de ce domaine maritime. Toutefois, cette mutualisation des forces est entravée par plusieurs facteurs crisogènes non pris en compte en amont.

VIII- Méthodologie

Cité par Hervé Gumuchian et Claude Marois (2000), M. Grawitz (1993) définit la méthode comme étant l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontre et les vérifié. A cet effet, toute recherche scientifique classique est un ensemble d'effort, rigoureux, progressif et systématique d'éclaircir une situation, un fait ou un ensemble de faits grâce à des outils techniques (Gumuchian H., et Marois C., 2000, p. 63).

Ainsi, pour mener à bien sa recherche scientifique ; deux principales méthodes s'offrent à nous ; il s'agit notamment de la méthode par induction et par déduction. En effet, la méthode par induction « *élabore une construction théorique des processus qu'elle présume explicatifs du monde réel et elle la confronte avec la réalité étudiée afin d'en vérifier la validité* », (Gumuchian H., et Marois C., 2000, p. 6). Quant à la méthode déductive, elle peut se résumer ainsi : « *comprendre des complexes et les décrire comme tels, les expliquer au moyen de notions, parées et délimitées par les procédures d'extension et d'analogie* (Glozier R., 1955, p. 109). La méthode déductive est celle que nous retenons pour notre thèse. En effet, notre raisonnement s'appuie sur la démarche hypothético-déductive, elle vise à émettre des hypothèses, des propositions initiales modifiables après vérification (Bailey et al, 1991, p. 139).

Tableau 2 : Comparaison entre la démarche inductive et déductive

Démarche inductive	Démarche déductive
Tester les relations entre deux ou plusieurs événements pour illustrer un processus théorique	Tester des hypothèses, des modèles ou des théories et les confronter à la réalité.
Utile lorsqu'un sujet ou un problème a été peu étudié ou qu'il est difficile de formuler une hypothèse initiale.	Le point de départ est une hypothèse.
Les hypothèses « a-prioristes » sont exploratoires : elles sont formulées dans le but de soulever des interrogations.	C'est une démarche qui a pour but l'explication. La démarche inductive, quant à elle, est dans son esprit, plus descriptive

Source : Gumuchian H., & Marios C., 2000

Dans cette perspective, la première phase de notre travail de thèse s'est consacrée à la revue de la littérature. Elle avait pour but de consulter le plus grand nombre de documents académiques ; notamment des ouvrages généraux, spécialisés et articles en rapport avec le golfe de Guinée ; notamment en rapport avec la sécurité maritime dans cette région. Aussi, les atlas et livres d'histoire nous ont permis de recueillir des informations par rapport à notre partie portant sur la géohistoire des relations entre les sociétés Ouest-africaines et la mer.

La deuxième phase de notre thèse qui constitue à la recherche des facteurs de la maritimisation dans le golfe de Guinée s'est basée sur la recherche des ouvrages techniques (des rapports d'études, des diverses enquêtes et supports cartographiques) ; dans le but de recueillir des données statistiques en plus de la revue de la littérature. Pour ce faire, nous avons donc eu recours à consulter les données de la Banque mondiale sur le transport maritime des conteneurs et sur l'indice de connectivité des ports. Nous avons également consulté les sites officiels des ports ; tels que le Port autonome de Lomé (Togo) ou encore celui du port de Kribi. Malheureusement, tous les ports de la région ne disposent pas de sites à l'exemple du Port d'Owendo (Libreville/Gabon). Cette section sur la connectivité des ports Ouest-africains a été complétée par les données de la CMA-CGM qui nous ont permis de définir le forland de certains ports de la région et par les images de Marine Traffic dans le but d'évaluer l'importance du transport maritime dans la région mais également de Global fishing évaluant ainsi l'effort de pêche dans cette région.

Dans la troisième phase de collecte de données, nos recherches fussent centrées sur une revue d'annuaires statistiques spécialisés ; en particulier : World oil review 2019, Maritime

international cooperation awareness (Mica center) ; de 2019 à 2022, OMI (Organisation maritime internationale) ; de 2010 à 2022. Cette démarche a permis la constitution d'une base de données importantes notamment sur l'exploitation des hydrocarbures et sur l'évolution de la piraterie dans cette région maritime. Aussi, les rapports d'études de l'Office des Nations unies pour la lutte contre la drogue et le crime (2013 et 2022) nous ont été d'une importance capitale pour mieux élucider notre section sur la piraterie nigériane.

En outre, afin de mieux cerner le système de gouvernance dans la région, nous avons eu recours à la lecture de plusieurs cadres juridiques ; notamment des Conventions, Lois, règlements, Stratégies maritimes nationales, Chartres, etc. Cet exercice nous a permis de déceler les manques et les facteurs limitant l'implication maritime dans cette région.

Ces données officielles ont été complétées par une approche quantitative du bruit médiatique du golfe de Guinée. En effet, la région est au centre de toutes les actualités internationales depuis quelques années. Cette couverture médiatique présente un golfe en proie à une insécurité multiple et un espace maritime aux mains des pirates. Sur le moteur de recherche Google, nous avons filtré l'actualité internationale émanant des revues de presse telles que le Monde Afrique, le Figaro, Le Marin, etc., des chaînes télévisées à l'exemple de TV5 monde ou encore BFM TV et des radios notamment Radio France internationale sur une période allant de 2004 à 2022 à l'échelle du Golfe de Guinée, du Nigeria et du Delta du Niger. Cette démarche a eu pour but de déceler l'intérêt médiatique sur cette région sous différentes échelles et d'examiner des changements d'intérêt d'une échelle à une autre. Ceci nous permettant de comprendre la propagation de la piraterie en lien avec les réalités nationales voir locales.

Toutes ces informations ont été complétées par une série d'enquête réalisée en présentiel et en visioconférences.

Lors d'un séjour de recherche au Gabon, nous avons été reçue dans différentes administrations, où nous avons pu réaliser une série d'enquêtes semi-directives. Aussi, nous avons pu réaliser d'autres enquêtes par visioconférences.

Tableau 3 : Listes des personnes enquêtées

	<i>Structures</i>	<i>Nature de l'enquête</i>
<i>Organisations régionales</i>	État-Major de la Communauté des États de l'Afrique centrale	<i>Présentiel</i>
	Centre régional de la sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest (CRESMAO)	<i>Visioconférence</i>
	Institut de sécurité maritime intergouvernemental	<i>Visioconférence</i>
<i>Organes nationales</i>	État-Major de la Marine Nationale du Gabon	<i>Présentiel</i>
	<i>Conseil national de la mer</i>	<i>Présentiel</i>
	<i>Agence nationale des parcs nationaux</i>	<i>Présentiel</i>
	<i>Ministère de pêches et d'aquacultures</i>	<i>Présentiel</i>
	<i>Ministère des affaires étrangères</i>	<i>Présentiel</i>

Réalisation : Mombo M-G, 2024

IX- Structuration de la thèse

Afin de répondre à notre problématique portant sur la gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, cet exercice nous a d'abord conduit à une étude géohistorique des rapports entre ces sociétés côtières et la mer. Ces relations entre les populations de la côte Ouest-africaine et par la suite entre les États riverains et leur milieu environnant se sont construites en tenant compte de divers événements marquants l'histoire de cette région ; de l'époque du commerce transsahariens (VIIe siècle) à la mondialisation.

Si pendant le VII^e siècle, les grands royaumes africains étaient tournés vers le Sahara pour le commerce des marchandises, certaines populations avaient déjà une réputation de populations côtières grâce aux activités de pêches. Alors que l'arrivée des Portugais à partir du XV^e siècle a entraîné l'émergence du commerce transatlantique et par conséquent la montée en puissance des Royaumes côtiers, la traite négrière a été un élément de fermeture très important. De la mer place du marché, cet espace d'échange a migré en un lieu du non-retour. Cependant, la colonisation et par la suite la décolonisation a en quelques sortes obligés ces nouveaux États indépendants héritiers de l'ancien système commercial colonial de considérer la mer. Impulsé par la mondialisation des échanges et par l'importance de la navigation, la mer est centrée dans les politiques nationales de développement avec l'aménagement des espaces portuaires et l'offshoring des économies nationales par exemple. Aussi, les littoraux du golfe de Guinée

constituent les espaces les plus habités de la région ; mais également des espaces de loisirs de plus en plus importants. L'émergence de complexes hôteliers balnéaires et de la pratique de sports aquatiques a profondément modifié le paysage littoral, faisant passer des lieux marqués par la souffrance à des zones dédiées au divertissement.

Cette approche justifiant de la maritimité des pays du golfe de Guinée implique à aborder dans notre deuxième partie les effets de la maritimisation dans cette région. En effet, à l'instar de l'océan mondial, le golfe de Guinée est devenu un eldorado sur lequel se joue une lutte importante d'influence. Du golfe en tant que pré-carré français, la région est devenue au fil du temps un espace ouvert aux investissements des nouveaux émergents ; Chinois, Turcs, Indien etc. Mais, on assiste également au retour des protagonistes de la guerre Froide ; notamment les Etats-Unis et la Russie. De plus, si le golfe de Guinée est à nouveaux un espace de prolongement idéologique pour les puissances extérieures ; cette région maritime suscite en effet des conflits territoriaux maritimes ; depuis la mise en œuvre des zones économiques exclusives impulsées par la Convention des Nations Unies de 1982 ; dite la Convention de Montégo Bay.

Par ailleurs, cet espace maritime est également sous la menace des nombreux acteurs illégaux ; où se pratique des actes de piraterie et de brigandage en mer, des activités de pêche illégale, des trafics illicites de tout genre à l'exemple du trafic des stupéfiants, d'êtres humains, etc.

Au regard de ce qui précède, la troisième partie de notre thèse se concentre sur l'analyse du système de gouvernance dans cette région. Elle examine l'évolution de la gouvernance maritime dans le golfe de Guinée en passant en revue les facteurs importants qui justifient d'un réveil maritime dans cette région ; il s'agit notamment des institutions régionales et des cadres juridiques régionales relatives à la sûreté et à la sécurité maritime dans cette région. Cette partie a permis de déceler plusieurs obstacles à la bonne gouvernance de la sécurité maritime dans cette région. Elle analyse les causes avant de proposer quelques pistes de solution pour une meilleure implication de la mer dans les politiques nationales et par conséquent pour une représentation efficace des instances régionales pour la sûreté et la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

PREMIERE PARTIE :

LA PROGRESSIVE APPROPRIATION DU GOLFE DE GUINEE ; ESQUISSE D'UNE GEOHISTOIRE

Pour Jean Devisse (1989), Jean-Pierre Chauveau soulevait, une question difficile : « *Une histoire maritime africaine est-elle possible ?* » Cette interrogation avait déjà été formulée en 1980, au Congrès international des sciences historiques de Bucarest par le Président de la Commission internationale d'histoire maritime, Charles Verlinden (Devisse J., 1989, p. 115). Historiquement, les études portant sur les rapports entre les sociétés africaines et leurs espaces maritimes ont souvent minimisées l'importance de la mer dans ces sociétés. Ces relations passent pour constituer un exemple typique de relations d'évitement ou de répulsion. Les travaux sur le sujet s'accordent globalement à penser que l'environnement marin constitua pour ces sociétés un très faible stimulant à leurs capacités d'organisation et d'exploitation d'un milieu donné (Chauveau J.P., 1986, p. 175). Les récits sur les océans et les mers bordant le continent africain, y compris l'œuvre célèbre de Fernand Braudel, ne tiennent pas compte du continent ni de sa population. La plupart des auteurs ont décrit la façon dont « *les sociétés Africaines* » percevaient leur littoral en comparant l'Atlantique à une « **frontière** », ou même en le qualifiant de « *cul-de-sac de l'œkoumène* ». Fernand Braudel va jusqu'à dire : « *Pour le Noir, l'océan, comme le Sahara, a été [...] une cloison étanche, bien plus qu'une simple frontière* ». Monod affirme quant à lui : « *À l'inverse du Sahara, l'océan constitua une véritable barrière à laquelle les sociétés africaines s'adossèrent sans véritablement en exploiter les ressources* », (Artaud H., 2023, p. 63).

Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, on considère souvent que l'Afrique n'a pas de pensées propres concernant la mer ni d'histoire maritime (Devisse J., 1989, p. 397), alors que comme le souligne l'historien John Ilife, l'Afrique apparaît souvent comme un continent négligé, pourtant ses côtes ont été le théâtre d'importantes échanges avant l'arrivée des européens (Ilife J., 1995).

Par conséquent, pour examiner l'évolution des liens entre les communautés Ouest-africaines et leur environnement marin, il convient d'adopter une perspective historique. En effet, les études existantes mettent en évidence des relations complexes, influencées par divers facteurs historiques, notamment l'arrivée des Européens, la traite négrière, la colonisation, les indépendances et par les impulsions de la mondialisation. Ces événements historiques ont soit facilité, soit restreint l'accès des sociétés Ouest-africaines au milieu marin. Pour reprendre la

conceptualisation de Jean-Marie Miossec (2011), ces événements constituent donc des éléments d'ouverture ou de fermeture face à la mer. Ce sont donc des outils importants qui nous permettent de trouver un équilibre dans l'histoire des rapports entre les sociétés Ouest-africaines et la mer.

Cette première partie est composée de deux chapitres :

Chapitre 1 : La mer en tant qu'espace de cloisonnement et d'ouverture, esquisse d'une géohistoire des rapports entre les sociétés Ouest-africaines et leurs espaces maritimes. Ce chapitre met en évidence l'histoire des liens entre les populations Ouest-africaines et la mer, du Xe au XXe siècle. Il montre comment un peuple axé au commerce transsaharien se tourne peu à peu vers l'océan, influencé par le commerce transatlantique. Ceci n'est guère sans conséquences, car si le commerce sur le littoral a permis de diversifier les échanges, la traite négrière viendra participer à l'éloignement de ces sociétés vis-à-vis de la mer ; la transformant en un lieu de la souffrance. Toutefois, la période des indépendances marque un nouvel élan dans ces rapports. A travers la maritimisation des échanges impulsée par la mondialisation et la Convention de Montego (1982), les nouveaux États indépendants cherchent à intégrer pleinement la mer dans leurs développements. Cela se traduit par la mise en place des compagnies maritimes nationales, l'exploration et l'exploitation du pétrole offshore et en offshore profond, par le développement des infrastructures portuaires, etc. Ces relations sont donc en constante évolution.

Le Chapitre 2 : Les littoraux du golfe de Guinée ; des nouveaux espaces d'appropriation et de recomposition territoriale à l'ère de la mondialisation porte sur le passage de la littoralisation à la maritimisation dans le golfe de Guinée, notamment à partir de l'expansion démographique des villes côtières comme Lagos, au Nigeria, et Libreville et Port-Gentil, au Gabon. Cette analyse montre que ces villes côtières, qui représentent la partie visible de l'iceberg des pays d'Afrique de l'Ouest, connaissent une polarisation extrême. De plus, l'activité de pêche dans le golfe de Guinée représente un indicateur important de l'évolution des liens entre les sociétés Ouest-africaines et la mer. L'intégration de nouvelles techniques de pêche, comme la motorisation, a permis aux pêcheurs de s'aventurer toujours plus loin en mer. Finalement, la maritimisation du golfe de Guinée se caractérise par de nouveaux rapports avec la mer, allant du littoral à la mer, des promenades sur la plage aux sports nautiques offerts dans des stations balnéaires comme Assinie, en Côte d'Ivoire.

Chapitre 1 : La mer en tant qu'espace de cloisonnement et d'ouverture

Esquisse d'une géohistoire des rapports entre les sociétés Ouest-africaines et la mer

La géohistoire des sociétés Ouest-africaines se caractérise par des interactions complexes entre plusieurs faits historiques : il s'agit notamment de l'essor des échanges commerciaux transsahariens, des explorations européennes, de la traite négrière, de la colonisation et de la décolonisation. A cet effet, ce premier chapitre illustre les évolutions significatives de la perception des sociétés Ouest-africaines face à la mer au fil du temps. Passant des relations initialement caractérisées d'évitement voire de peur à des rapports plus nuancés propre à chaque époque. Avec l'avènement des indépendances et la mondialisation, ces sociétés Ouest-africaines ont également manifesté le désir d'une indépendance maritime. Pour aborder ce chapitre, les interrogations suivantes guideront notre réflexion : Dans quelle mesure les événements historiques tels que la traite négrière et la colonisation ont-ils façonnés les rapports des populations Ouest-africaines avec la mer ? Quels sont les impacts de la mondialisation des échanges maritimes sur les économies nationales dans le golfe de Guinée ?

Section 1 : Les événements historiques, entre cloisonnement et ouverture à la mer

En privilégiant une approche historique, cette section vise à montrer comment la mer a-t-elle évolué dans la perception commune des populations du littoral Ouest africain au fil du temps. Elle met donc en évidence les périodes les plus marquantes ; il s'agit notamment de l'arrivée des Portugais sur les côtes Ouest africaines, de la traite négrière, de la colonisation, la décolonisation et enfin de la mondialisation. Mais avant, il nous a semblé important de comprendre l'organisation économique de ces sociétés Ouest africaines avant l'arrivée des Portugais.

1-1- Les sociétés africaines avant l'arrivée des Portugais (entre le VIIe et le XVe siècle)

Avant l'arrivée des Portugais (entre le VIIe et le XVe siècle), les sociétés africaines sont connues pour une organisation structurée autour du commerce transsaharien. Ce commerce reliait l'Afrique subsaharienne aux marchés d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Si des nombreux auteurs relatent l'histoire de l'organisation commerciale des sociétés africaines avant l'arrivée des Portugais, seulement très peu d'auteurs associent les empires Ouest

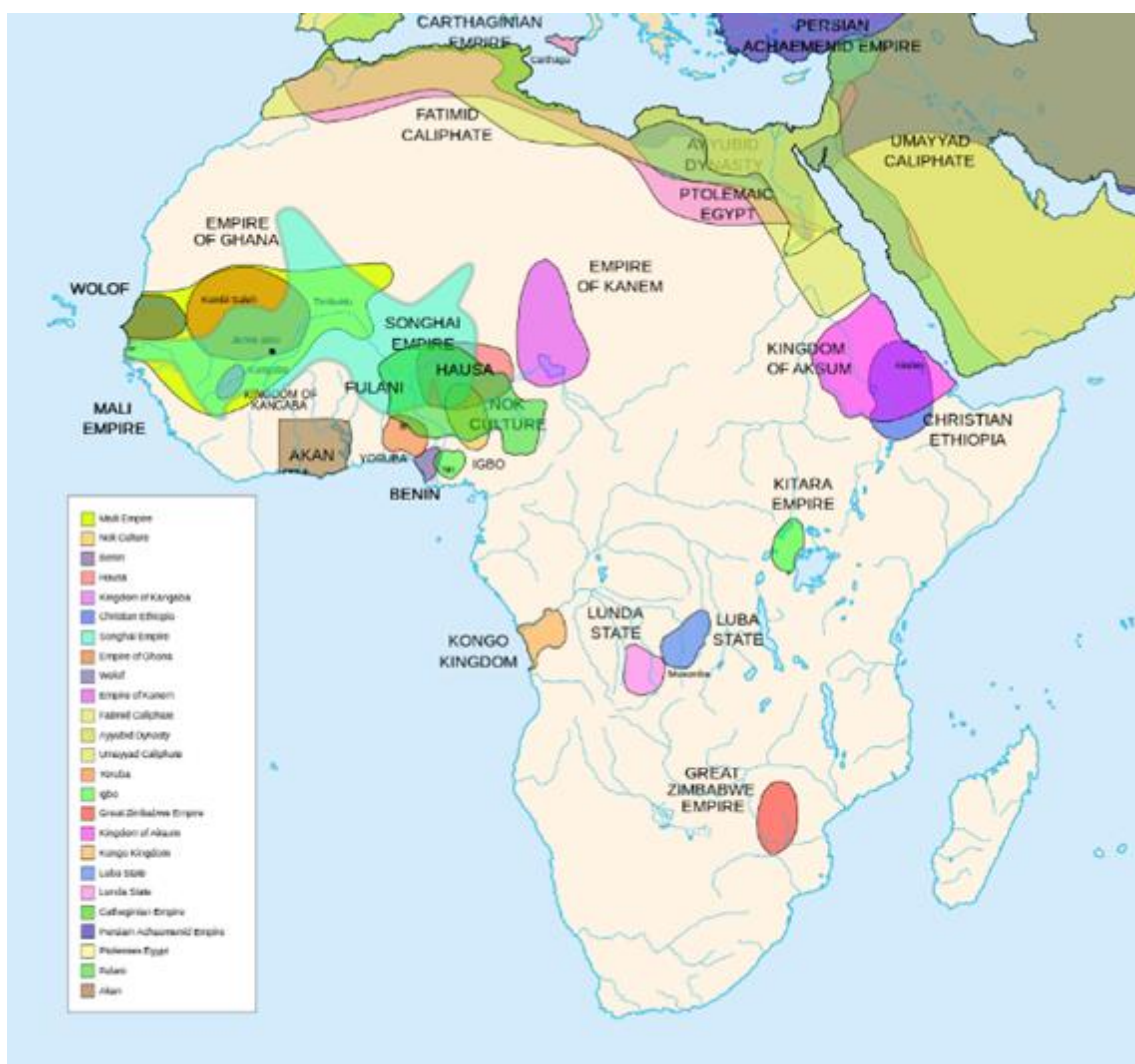
africaines à la mer. Cette sous-section vise à comprendre non seulement la création et le développement économique des royaumes sur la côte Ouest africaines ; mais également leurs rapports à la mer avant l'arrivée des Portugais ; dès le XVe.

1-1-1- Les empires Ouest africains : face ou dos à la mer ?

La description faite par le compilateur Abu-l-Fida du XIVe siècle des côtes africaines ne laisse transparaître aucun enthousiasme quant aux relations entre ces peuples et la mer : « *Elle se prolonge ensuite vers le sud, longeant des territoires inhabités et impraticables jusqu'à ce qu'elle franchisse l'équateur, puis elle incurve vers l'est derrière la montagne de la Lune* ». L'auteur décrit des côtes africaines désertes, où l'humain fait défaut. Les chercheurs s'accordent pour décrire une Afrique dont le regard est principalement tourné vers le continent. En effet, la carte 6 montre clairement cette réalité : les civilisations africaines de l'époque sont principalement regroupées dans la région du Sahara, avec seulement quelques royaumes localisables sur le littoral.

Il convient tout de même de noter qu'en Afrique subsaharienne, et plus particulièrement sur la côte Ouest, une succession d'empires puissants et riches s'est constituée avant l'arrivée des Portugais : Soninké au Ghana, Fouta Toro, Empire malien, empire songhaï, royaume du Kanem-Bornou, Empire de Sokoto ou royaume du Bénin... Ces empires ont été fondés pour et par le commerce ; ils accordaient la priorité à la protection des routes commerciales transsahariennes et au maintien du monopole des échanges entre l'Afrique du Nord et le Sahel. Selon Joseph Ki-Zerbo, « des rives du bas Sénégal à la frontière avec la Namibie, l'Afrique noire connue une croissance simultanée dans ses dimensions économiques, politiques et culturelles ». Les royaumes se sont bâtis autour des principaux centres commerciaux ; notamment autour des mines de sel au Nord et celles d'or au Sud. A cette époque, comme le souligne Joseph Ki-Zerbo 1978, certains royaumes africains tels que celui du Bénin étaient plus urbanisés par rapport à la plupart des grandes villes européennes de l'époque (p. 129).

Carte 6 : les civilisations de l'Afrique précoloniale

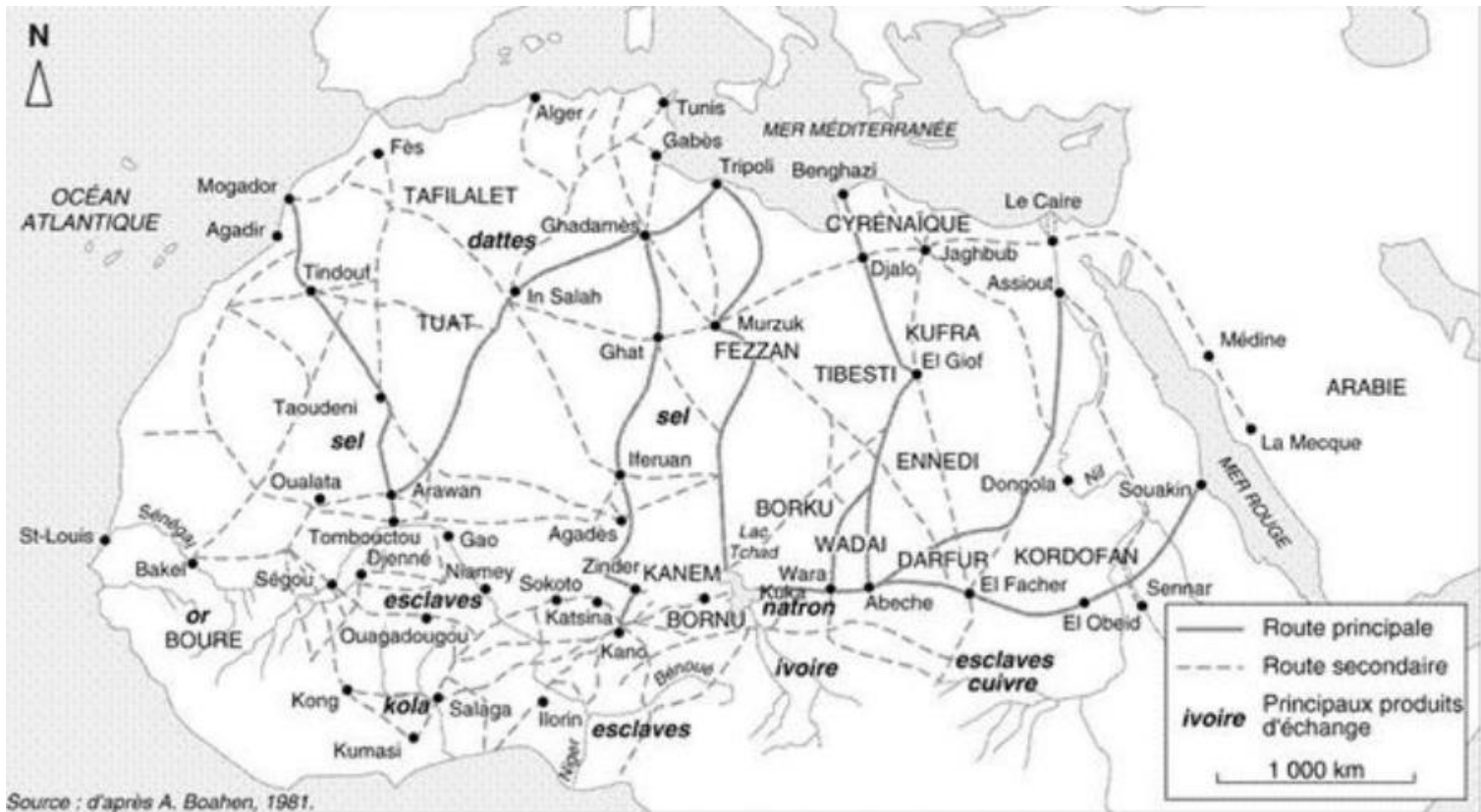


Source : Jeff Israël, 2007

Depuis l'émergence du commerce transsaharien, l'une des voies majeures reliait Sijilmassa aux côtes Ouest africaines ; notamment à la ville de Bito (Ghana), (Carte 7). Cette cité fut un lieu prospère d'échanges commerciaux, mais aussi un lieu de rencontre entre l'Afrique saharienne et l'Afrique subsaharienne. Des marchands venaient de Fès, de Tlemcen et de nombreuses villes autres cités magrébines, côtières ou de l'intérieur (Lugan B., 2020, p. 212).

Le commerce transsaharien a favorisé le développement des empires africains jusqu'au début du XV^e siècle. Il a aussi entraîné l'émergence des cités portuaires comme Sijilmassa au Nord, où la marchandise échangée était principalement constituée d'or, d'ivoire et d'esclaves venus de Djenné, contre du sel venu du Sahara central. Les routes commerciales pouvaient même atteindre les côtes Est-africaines en passant par Dongola et Soba, deux villes du Royaume nubien situées dans l'actuel Soudan.

Carte 7 : les échanges commerciaux transsahariens



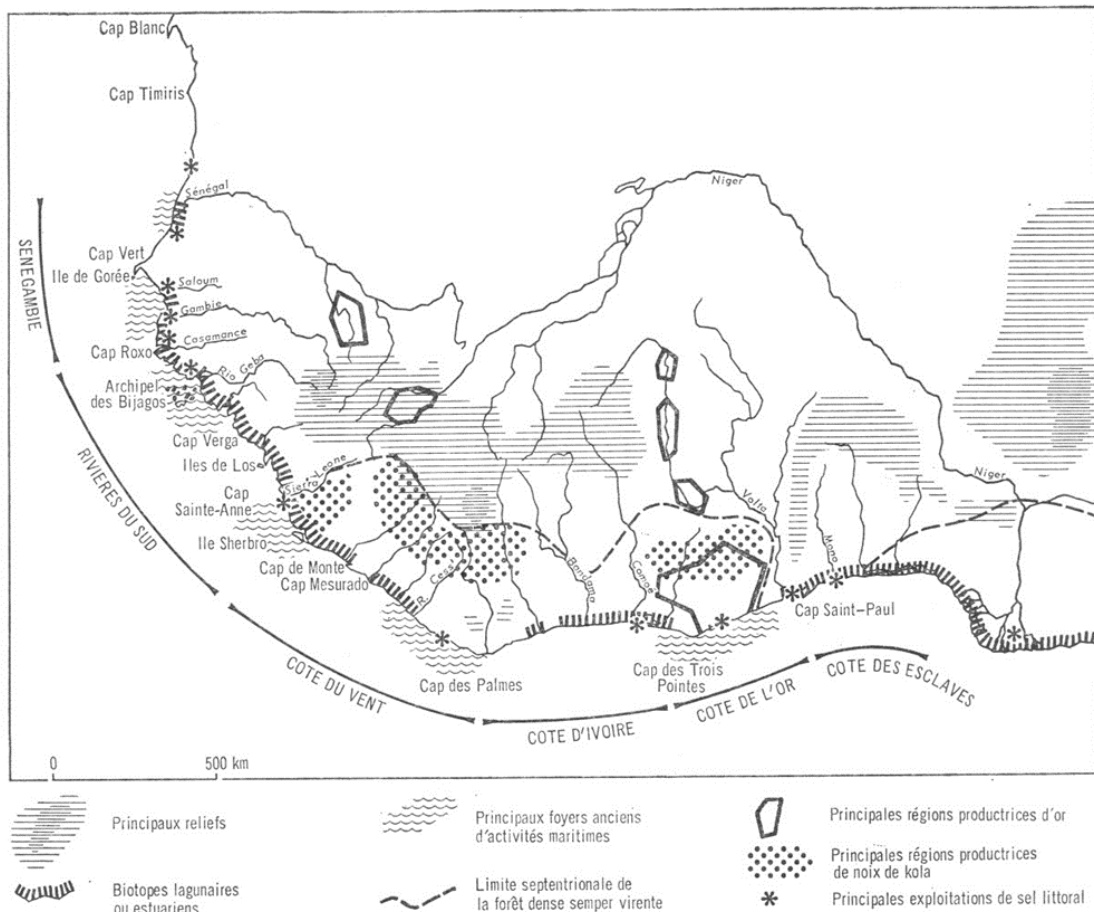
Source : Boahan A., 1981

Dans son livre « *Histoire de l'Afrique, des origines à nos jours* », publié en 2020 (2^e édition), Bernard Lugan explore l'histoire des civilisations africaines. Si l'auteur reconnaît l'existence des royaumes côtiers sur la côte Ouest africaine avant l'arrivée des Portugais, les liens entre ces peuples et la mer ne sont pas assez évoqués, renforçant ainsi ces idées préconçues d'une peur ancestrale de l'Afrique face à la mer ; avant même que ne débutent la traite négrière et la colonisation.

Pour Hervé-Couteau Bégarie ; dans les années 80, cette interprétation s'est vue remise en cause par les travaux de l'époque. Les travaux de Jean-Pierre Chauveau apportent plusieurs éclairages à cette question. Avant l'arrivée des Européens sur les côtes atlantiques de l'Afrique, les traditions maritimes Ouest africaines étaient centrées sur la pirogue, qui se manœuvrait par la pagaie ou mue par une voile. Toutefois, la taille des embarcations variait selon les régions (Carte 8). Dans la région des pays des Rivières du sud (Sénégal jusqu'à la Sierra Leone), les Falupo de l'embouchure de la Casamance et les marins guerriers Bijago possédaient des pirogues impressionnantes. Elles pouvaient transporter cinquante à soixante personnes. Chez les peuples de la Petite-Côte, dans le foyer maritime sénégalais, on les taillait dans des troncs de fromagers et elles ne pouvaient transporter que deux à trois personnes. De Joal à Gibandor, elles

pouvaient embarquer une douzaine de personnes, ainsi que trois ou quatre vaches. Le maximum a toutefois été atteint sur le littoral sierra-léonais : les Bullom y concevaient effectivement des engins dans lesquels cent vingt personnes pouvaient monter. Ils naviguent autant en haute mer qu'en eaux intérieures (Chauveau J-P., cité par Ogoulat A-D., 1998, p. 589). En effet, dans divers endroits du continent, les mythes maritimes occupent une place importante dans l'imaginaire social (Dahou T., 2009, p. 7). L'extraordinaire diffusion du mythe de la sirène « Mami Wata » (la mère des eaux en pidgin Ouest africain) et sa récurrence dans les cultes en témoignent¹⁵. Néanmoins, la mer dans les légendes africaines est aussi le théâtre des forces naturelles, incarnées par des sirènes domptables, malgré le danger que représentent ces créatures pour les non-initiés (Dahou T., 2009, p. 7).

Carte 8 : Les principaux foyers anciens d'activités maritimes sur la côte Ouest africaines avant l'arrivée des Portugais



Source : Jean Pierre Chauveau, 1986

¹⁵ Alessandro Brivio, 2008, « Nos grands-pères achetaient des esclaves... Le culte de Mami tchamba au Togo et au Bénin », *Gradhiva*, n°8, pp. 64-79, cité par Marie-Christine Cormier Salem et Taric Dahou, p. 7.

La carte ci-dessous montre une disparité des activités maritimes le long du littoral Ouest africain. On constate que les activités de pêche et de navigation sont principalement localisées au Nord. Par conséquent, dans une démarche comparative, nous examinons maintenant les liens entre les sociétés et leur environnement marin sur les côtes Est-africaines.

1-1-1- Les côtes Est-Africaines et les réseaux d'échanges inter rives

Sur la côte Est africaine, la période comprise entre le VII^e et le VX^e siècle avant l'arrivée des Européens est marquée par la poussée musulmane dans la haute vallée du Nil, de l'affirmation puis de la résistance de l'Éthiopie chrétienne (Lugan B., 2020, p. 205). Néanmoins, la navigation dans l'océan Indien est sans doute aussi ancienne qu'en Méditerranée, et l'Afrique de l'Est, a rapidement pris part aux échanges commerciaux bien que leurs contextes demeurent souvent mal définis (Beaujard P., 1996). On sait que, dès le II^e millénaire av. J.-C., des plantes cultivées africaines arrivent en Inde, et des découvertes récentes montrent que Madagascar a accueilli des groupes venant sans doute de la côte africaine dès le II^e millénaire av. J.-C. Avant les États, des sociétés côtières de dimension modeste (des chasseurs-cueilleurs, dans le cas malgache) jouent un rôle pionnier dans la création de contacts transculturels à travers l'océan Indien (Beaujard P., 1996).

Pour aller dans le même sens que Philippe Beaujard, Jean Devisse décrit également une Afrique de l'Est tournée vers la mer, en pratiquant les activités de pêche, de la Somalie au Mozambique. Toutefois, ces sociétés pratiquaient de la pêche en mer, rien qu'à l'aide des petits filets, sans se servir de bateaux.

De même dans la région de Sufala près de Gasta, l'alimentation des habitants reposait sur l'exploitation de la mer : *« ils mangent des tortues marines et des coquillages. Ils cultivent peu le sorgho durra et ont peu animaux domestiques (...), les côtiers de l'actuel Mozambique exploitent encore les ressources de la mer comme leurs ancêtres le faisaient jusque sur les côtes Afrique du Sud archéologie en témoigne 20 000ans plus tôt »*, (Devise J., 1989, p. 409).

Contrairement aux peuples des côtes Ouest africains, connus pour leurs capacités d'élevages et de commerce, sur les côtes Est-africaines les sociétés vivaient face à la mer ; la mer comme ressource ; malgré le manque d'une culture de la navigation.

1-2- Les évènements historiques comme facteurs déterminants des rapports entre sociétés Ouest africaines et la mer

Bien que les relations entre les populations côtières de l'Atlantique africaine varient selon les littoraux, nous pouvons à bien des égards établir des liens anciens entre ces peuples et leur milieu marin. Cependant, l'histoire nous apprend que ces rapports ont évolué au fil du temps. Cette sous-partie se propose d'analyser leurs impacts sur les perceptions des populations Ouest africaines vis-à-vis de la mer.

1-2-1- L'arrivée des Portugais sur les côtes Ouest africaines : un processus d'ouverture à la mer

Au début du XV^e siècle, le commerce de l'or africain, vers la Méditerranée puis l'Europe, est dominé par les caravanes transsahariennes. C'est pour contourner ce monopole que les Portugais ont entrepris les grands voyages maritimes afin d'accéder aux richesses des régions situées au Sud du Sahara. Ils atteignent Madère en 1419, les Açores en 1439, l'embouchure du Sénégal et le Cap Vert en 1444, les îles du Cap Vert en 1456, la côte Sud de l'Afrique de l'Ouest dans les années 1460 (quand Henri le Navigateur meurt, en 1460, les navires portugais sont au Sierra Leone), l'embouchure du Niger en 1473. Ils établissent des postes puis des comptoirs tout au long de la côte. Les îles du Cap Vert, jusque-là inhabitées, sont annexées dans les années 1460 et servent de base au commerce avec l'Afrique de l'Ouest. São Jorge da Mina, sur la Côte de l'Or (Elmina, au Ghana actuel), est le premier établissement fortifié permanent construit par les Européens au sud du Sahara, en 1482 (Carte 9).

Carte 9 : Les côtes Ouest africaines découvertes par les Portugais en 1606



Source : Jodocus Hondius I, mis en ligne en 2017

Ces explorateurs se servaient des portulans pour la navigation maritime. Ces outils servaient à décrire les côtes et les ports, permettant aux navigateurs d'emprunter des routes précises grâce aux lignes qui indiquaient la direction à suivre.

L'embouchure du Congo est atteinte la même année par Diogo Cão, le fleuve est baptisé *Rio Poderoso* (Puissant). Les échanges se développent alors, portant sur l'ivoire, le bois, les gommés, l'or et le poivre (faux poivre ou malaguette, sur la côte des Grains (Liberia et Sierra Leone actuels), et bien sûr les esclaves, commerce déjà pratiqué depuis longtemps avec le nord à travers le Sahara et le monde arabe (Brasseul J., 2016, p.156).

Par ailleurs, Idrissa Bâ, souligne le fait que pendant un siècle, les commerce transsaharien et atlantiques se sont superposés. « Certains produits, par leur forte demande, au nord ou au sud, continuaient à alimenter le fret transsaharien. Du sud marocain, avec notamment la route des dattes reliant l'Oued Dra au Tafilâlet et des oasis sahariens (Touât, Gourara, Tidikelt), les dattes continuaient à irradier le commerce transsaharien en direction du Sahel, du Soudan et de la région guinéenne », (Bâ I., 2020, p.343). Malgré l'ouverture sur l'atlantique, la vallée du

fleuve Sénégal continuait de fonctionner comme le grenier à céréales, en particulier du mil, pour le Sahara occidental en général et le pays maure en particulier¹⁶. Le sel gemme n'était pas en reste. Des mines et des salines sahariennes, en particulier de Tawdéli et Kidyit aj-Jill, les Azalai continuaient à drainer vers Tombouctou, ce sel connu en plus de sa valeur culinaire pour ses vertus thérapeutiques tant pour les hommes que pour le bétail.¹⁷

Cependant, l'ouverture du commerce transatlantique a permis aux peuples africains de diversifier leurs partenaires commerciaux d'une part. Mais également d'introduire des nouveaux produits de consommation ; dont les armes à feu, les alcools, les bassines en cuivre, les chaudrons, des djellabas...même si certains produits venaient toujours du Maroc et étaient acheminés par voie maritime par les Portugais. Ce commerce a également en quelques sorte permis à ces peuples de considérer la mer comme un espace de commerce, au-delà du désert Saharien.

Ainsi, plusieurs royaumes de la côte vont prospérer ; à l'exemple du royaume du Cayor, du Sine Saloum, de la Côte de l'Or, du Bénin, du Congo souvent sans être en contact direct avec la mer (Couteau-Bégarié H., 1985, p 46), mais uniquement avec des comptoirs érigés le long du littoral. Comme le souligne Bernard Lugan et d'autres chercheurs tel que l'historien Portugais Magalhaes Godinho (1969) « *la victoire des caravelles sur les caravanes* », (figure 6).

L'arrivée des Portugais a favorisé l'émergence des royaumes du littoral et un peuplement conséquent, contrairement au vide observé à la carte 6. Le littoral de l'Afrique noire Atlantique, jusque-là marginal dans l'histoire du continent devient, et cela en quelques décennies à peine, le principal pôle économique et politique de l'Ouest africain (Ber). De puissants royaumes se constituèrent et d'autres se consolidèrent sur le littoral au contact des Européens.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

Figure 6 : Un voilier de commerce d'origine ibérique. Les Premières Œuvres de Jacques de Vaulx, Le Havre, 1583.



Source : <https://expositions.bnf.fr/marine/arret/04.htm> Mireille Pastoureau

Cette nouvelle construction a permis à Henri le navigateur de descendre et de contourner les vents afin d'atteindre les côtes Capverdiennes. Les voyages des portugais vers les côtes Atlantiques était d'un grand enjeu : reprendre le monopole du commerce subsaharien au Maures. Cette ambition à la fois économique et politique a permis aux Portugais de découvrir de nouvelles côtes.

Elle a également contribué à l'émergence des royaumes littoraux. Sur la Côte des Esclaves, les deux principaux États étaient les royaumes d'Allada et de Ouidah, fondé par des migrants Yoruba. Le royaume du Bénin situé en zone forestière crée une dépendance côtière vers 1470. Au sud de l'équateur, le Royaume Vili de Loango au départ considéré comme une simple extension du Royaume Kongo s'est également développé au contact des Européens.

Il convient néanmoins de noter que l'arrivée des Portugais n'a pas que développer les royaumes du littoral de la mer de Guinée. Le royaume Kongo était déjà une grande puissance de l'époque, et était le seul royaume sur le littoral Sud du golfe de Guinée (voir carte 6). Toutefois, plusieurs sources s'accordent à dire que contrairement à d'autres, le Royaume Kongo a perdu sa puissance après l'arrivée des Portugais. En effet, ce déclin est dû à l'émergence du commerce entre les petites entités et les Portugais ; à l'exemple des Tékés et des Ndongos.

Nous avons vu comment l'arrivée des Portugais sur les côtes occidentales africaines a marqué les débuts d'une ère internationale, avec la mer comme centre névralgique pour les échanges commerciaux. Dans le point suivant, nous examinerons l'impact de la traite négrière sur les communautés côtières.

1-2-2- La traite négrière, une activité commerciale autorisée mais douloureuse.

« *C'est par toutes les issues possibles — à travers le Sahara, par la mer Rouge, par l'océan Indien, à travers l'Atlantique — que le continent noir a été saigné de son capital humain. Dix siècles au moins (du IXe au XIXe) de mise en servitude au profit des pays musulmans. Plus de quatre siècles (de la fin du XVe au XIXe) de commerce régulier pour construire les Amériques et pour la prospérité des Etats chrétiens d'Europe. Quatre millions d'esclaves exportés par la mer Rouge, quatre millions encore par les ports swahilis de l'océan Indien, neuf millions peut-être par les caravanes transsahariennes, onze à vingt millions, selon les auteurs, à travers l'océan Atlantique* » (Mbokolo E., 1998, p.16). Cette section met en évidence la difficile perception de la mer par les sociétés Ouest africaines suite à l'épreuve de la traite négrière. Elle constitue un élément de fermeture face à la mer.

1-2-2-1- La violence par les hommes en mer

La traite négrière organisée par les puissances Européennes pour ravitailler leurs colonies a été le fruit d'un partage des tâches avec les États africains fournisseurs des captifs dont ils assuraient le rapt, le transport jusqu'aux côtes et la nourriture (Fauvelle F-X. et Surun I, 2019, p.43). Avant donc d'impliquer l'intérieur des terres, l'arrivée des Européens, puis la Traite, furent d'abord un phénomène maritime (Ogoulat A-D., 1998, p. 435). Elle toucha au premier chef le dynamisme des foyers maritimes historiques¹⁸, qui se sont développés aux contacts des portugais à partir du XVe siècle ; à l'exemple de la fédération Ashanti, le royaume d'Abomey, le royaume Kongo, le Mozambique et Madagascar qui ont été des principaux pourvoyeurs de captifs de ce commerce (Fauvelle F-X. et Surun I, 2019, p 43).

La perception de la côte a donc évolué : « *de la côte symbole d'échange, de prospérité et de domination ; la côte sera le « marché », c'est-à-dire le point d'arrivée, de stockage, et de départ*

¹⁸ Ibid

des funestes convois en direction des Amériques. L'océan devient un lieu de transition vers une destination dont on ne revient pas. Il fut aussi pour un grand nombre la destination ultime pour ceux qui mourront durant la traversée ou du fait des naufrages », (Ogoulat A-D., 1998, p. 591)

Ceci pourrait être l'obstacle de fond au retour effectif des Africains en mer¹⁹ pour ceux qui n'ont pas subi la déportation. Si l'on observe le comportement des déportés africains vers d'autres lieux ; notamment dans les Antilles, cet argument énoncé par Albert-Didier Ogoulat (1998) se rapproche de celui de Michel Desse (2005). En effet, Michel Desse décrit la perception des Antillais face à la mer, une histoire traumatisante depuis les déportations de la traite négrière.

« La mer a été la dernière demeure d'un grand nombre d'esclaves. De nombreux navires négriers, trop chargés ou trop vieux ont coulé durant la traversée et à l'approche des rivages. D'autres ont été abordés et coulés lors de combats navals. Enfin, comble de l'horreur, certains équipages se sont débarrassés de leur compromettante cargaison à l'approche des garde-côtes entre l'interdiction de la traite et la fin de l'esclavage. Pour ceux qui arrivèrent à bon port, la traversée ne fut pas moins éprouvante pour ces paysans venant de l'intérieur du continent africain ; traversée de violence, de promiscuité, de séparation, de peur, de privation », p. 26.

En s'interrogeant sur les relations entre les populations de la façade Ouest-africaine et la mer comme l'a fait Jean Pierre Chauveau ; « *Une histoire maritime africaine peut-elle exister ?* » ou comme l'a constaté l'historien Prosper Eve « *Les Réunionnais tournent délibérément dos à la mer* » ; plusieurs chercheurs s'accordent et dénoncent le caractère traumatisant de la traite atlantique. Bien au-delà des autres formes de traites connues par les Africains, la traite occidentale est la plus documentée et la plus effroyable dans la mémoire collective. L'étude menée par Guy Saupin (2015) sur la violence dans des navires négriers a permis de dégager deux dangers liés au transfert des esclaves :

Premièrement, l'auteur évoque le risque lié aux attaques des corsaires et des pirates aux abords des côtes.

¹⁹ Albert-Didier Ogoulat, op cit

« Il s'agissait des prises des corsaires dans les guerres entre les puissances maritimes européennes et les attaques des pirates aux abords des côtes africaines et dans les Caraïbes. Pendant les guerres de Succession d'Espagne et d'Autriche, sur les 36 expéditions de 1743, 11 ont été victimes des corsaires britanniques : une en Afrique, deux pendant la traversée, trois aux abords des Antilles, cinq au retour vers Nantes (...) Dans les quinze ans qui ont suivi le rétablissement de la paix internationale en 1713, les navires négriers ont particulièrement subi les agressions des forbans. Les pirates qui infestaient les côtes d'Afrique s'intéressaient surtout aux cargaisons destinées aux vendeurs des royaumes africains, avec cependant des pertes d'esclaves liées à la violence des attaques sur les bateaux en cours de traite, tandis que ceux qui opèrent aux abords des Antilles perturbent plus la livraison des Noirs » (Saupin G., 2015, p 220)¹.

Le deuxième danger était particulièrement lié aux conséquences dues aux conditions météorologiques. « Quand la mer devenait mauvaise, les Noirs étaient maintenus dans l'entrepont, ce qui accélérât dangereusement la dégradation de l'hygiène puisque les vomissements des malades s'ajoutaient au déversement des excréments contenus dans les bailles, sans que le plancher ne soit lavé et les corps des enfermés nettoyés pendant le temps des intempéries²⁰ ».

A l'écoute de l'histoire, même au travers d'un récit aussi simplifié, les conditions effroyables dans lesquelles les Africains ont été déportés font partie des éléments non négligeable de leur évitement face à la mer. Aussi, nous nous interrogeons sur la perception de la traite négrière aujourd'hui par les populations vivant dans des villes du commerce des esclaves, à l'exemple de Ouidah.

1-2-2-2- Ouidah et les vestiges de la traite Atlantique

La ville de Ouidah, 162 034 habitants, est située à 42 kilomètres à l'Ouest de Cotonou, à proximité de l'océan Atlantique, (Carte 10). Sur le golfe du Bénin, Ouidah et Lagos, situées sur l'ancienne Côte des Esclaves, étaient les ports les plus actifs pendant la période esclavagiste (XVIIIe et XIXe siècles), (Rieucan J., 2019, p. 599). Deux millions d'esclaves furent déportés, au départ de ces deux cités portuaires, vers les Amériques (Grenouilleau, 2018)²¹. Dont un

²⁰ Ibid

²¹ Grenouilleau 2018 cité par Jean Rieucan 2019

million quittèrent le comptoir de Ouidah, d'après Robin Law ²². De ce fait, de nombreux écrits relatent l'histoire de ce port négrier de Ouidah, contrairement aux autres comptoirs de traites du littoral béninois moins documentés, comme ceux d'Offra et Jacquin ou Porto-Novo (Goussanou R., 2018, p. 3).

Carte 10 : localisation de la ville de Ouidah



Source : Jean Rieucou, 2019

La ville qui porte officiellement le nom de Ouidah fut successivement une ville principale : de l'ancien royaume de Houéda ; de l'ancien royaume de Dahomey ; et enfin est devenue ville principale du territoire français de Dahomey (Agbo C. dit Alidji, 1959, p. 7). Bien que les indigènes l'appellent Gléhoué, les Européens, qu'il s'agisse de navigateurs, négociants, explorateurs, missionnaires ou géographes ou encore d'ambassadeurs ou d'officiers qui y séjournèrent au cours des siècles, tous persistent à la désigner par le nom du premier royaume, c'est-à-dire Houéda²³. Les Anglais dirent Whydah. Les Portugais dirent Ajuda. Les Hollandais dirent Fida. Les Français dirent Ouidah. Les divers autres dirent Juda, Quéda, Quonida.

²² Robin cité par Rossila Goussanou 2018

²³ Ibid

Selon le récit de Casimir Agbo dit Alidji, la traite négrière à Ouidah débute sous le règne du roi d'Ardre (Allada), nommé Tofizou en 1669. Pour montrer sa sympathie auprès de son hôte ; le Commissaire d'Elbée envoyé en mission dans le Bénin par le Ministre Colbert, le roi lui honora d'une réception pompeuse et le fit accompagner jusqu'en France par un cabécère noir baptisé par les Portugais sous le nom de Mattéo Lopez. A la suite, d'Elbée fût revenir chez les Houédas à Sahé (Savi), voyage au cours duquel il passa un traité avec le roi. *Aux termes de cette convention furent concédés à la France les emplacements du Fort français de Gléhoué ou Ouidah. Pour mieux manifester sa sympathie aux Français, le roi de Juda donna 100 hommes et 100 femmes au Commissaire d'Elbée pour ses besoins probables en main- d'œuvre*²⁴.

A Ouidah, le commerce d'esclave s'est poursuivi bien au-delà du règne du roi d'Allada. Suite à la conquête de Ouidah par le royaume d'Abomey (1727), c'est le peuple Fon qui pilota les tractations avec les forts Portugais, Français, Anglais et Néerlandais²⁵. En Afrique, l'institution des mémoires nationales de la traite négrière s'est rapidement traduite par la valorisation d'anciens sites historiques telle que la Maison des esclaves de Gorée (1962). Au Bénin, le pays a plutôt misé sur la patrimonialisation du parcours des esclaves du littoral aux navires négriers.

Ainsi, les sources nous montrent que cette patrimonialisation de la mémoire des esclaves a fait objet pour la première fois dans le gouvernement de Matthieu Kérékou (1972 et 1990), en soumettant un projet de réhabilitation de l'ancien Fort Portugais. *C'est finalement sous le mandat de Nicéphore Soglo (1991-1996) qu'une réelle impulsion est donnée par l'Etat en termes de politiques publiques mémorielles. En 1993, le président profite de la célébration du 500ème anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb (1492) pour mettre en place le festival « Ouidah 92 - Retrouvailles Amériques- Afrique ».*

Depuis le festival de "Ouidah 92", les autorités Béninoises ont fait prendre conscience aux habitants de Ouidah de l'existence d'une Route des esclaves qui, théoriquement va de la résidence de Tchatcha à la mer. Pour "Ouidah 92", la reconstitution de ce passé a nécessité des investissements assez symboliques qui ont été matérialisés par des monuments, dont "Le Mémorial de Zoungbodji" et "La Porte du Non-Retour" (Lando P., 2013, p. 271).

Cependant, comme le démontre Paul Lando op cité, *il est difficile et délicat de faire revivre un passé aussi tumultueux*. A titre illustratif, l'auteur évoque le mécontentement des populations suite à la mise en place du statut de Tchatcha près de l'ancien fort français à Ouidah. En effet,

²⁵ Rosilla op cit.

dans le souci de produire un espace urbain agréable en lien avec l'histoire de la ville, la mairie de Ouidah a érigé le statut de Tchatcha près de l'ancien Fort Français. Toutefois, les populations interprètent cette action de la manière suivante : *"ils nous ont vendus et nous n'aimerions pas qu'ils s'imposent encore à notre mémoire."*

Le point suivant s'interroge sur les impacts de la période coloniale sur les populations de la façade Ouest africaine, ainsi que leur perception de la mer.

1-2-3- La période coloniale et l'émergence des activités commerciales des villes

C'est suite au Congrès de Vienne en 1815 que la traite négrière légale a été interdite. On utilisait désormais les esclaves pour extraire des matières premières utiles à l'industrie dont plusieurs au XIXe siècle venaient surtout d'Afrique : oléagineux végétaux, teintures nécessaires au textile (noix de kola, indigo, bois tropicaux rouges et jaunes), (Coquery-Vidrovich, C., 2016, p. 19). Ainsi, le XIXe siècle marqua le début des conquêtes Européennes : les Britanniques conquièrent l'Afrique du Sud, et les puissances européennes se livrèrent une concurrence farouche en avançant à l'intérieur des terres. Les expéditions européennes de plus en plus fréquentes, en quête de ressources naturelles et autres richesses des territoires explorés, vont développer des relations commerciales s'intensifiant au fil des siècles (N'guessan A.A. B. et Konan K.V, 2019, p. 195).

L'expansion Européenne en Afrique subsaharienne s'est faite principalement depuis les côtes. Les premiers établissements coloniaux, fondés dès le XVe siècle par le Portugal et plus tardivement par les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni, ont été les prémices d'un système de commerce structuré. Initialement constitué de simples postes isolés le long des côtes au XVIIe siècle, ce système s'est transformé en un réseau de ports reliés par des voies ferrées permettant une pénétration intérieure (Debrie J. et De Guio S., 2004, p. 22). Les premières lignes maritimes régulières françaises reliant les pays de l'Afrique Ouëstatlantique aux ports Français ont débuté en 1889 pour Le Havre et Marseille.

1-2-3-1- La période coloniale et les échanges commerciaux du Sud vers le Nord : une voie de développement pour les villes africaines ?

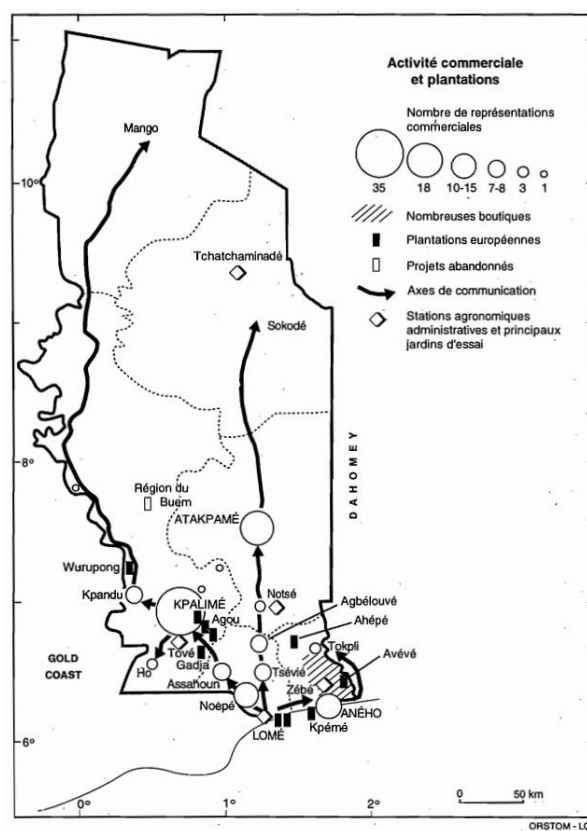
L'exportation des produits tropicaux fut un des piliers de l'économie coloniale, dont le sommet de la pyramide était représenté par les entreprises d'import-Export. A l'échelle régionale, des centres de collecte stockent la production, des agents de commerce sillonnent les campagnes pour organiser les livraisons des producteurs villageois. L'administration fixait les dates des marchés en concertations avec les négociants. Les transporteurs étaient de ce fait sur la brèche et les contrôles de qualité et de régularité de pesées animaient les opérations de vente. (Pourtier R, 2010, p. 102). Le continent africain offrait aux colonisateurs une grande diversité dans son potentiel de richesses – terres fertiles, grandes forêts aux essences précieuses, gisements miniers etc. (Mbokolo E., 1994, p. 362).

Contrairement aux pays tels que l'Algérie ou l'Afrique du Sud, les colonies de l'Afrique Ouest africaine étaient des colonies d'exploitation. En effet, une distinction s'impose entre colonies d'exploitation et colonies de peuplement ; les premières ne se concevaient pas sans main-d'œuvre abondante, tandis que les secondes eurent pendant longtemps, et souvent une densité très faible (Guillaume P., 2015, p. 223). Ces formes d'exploitation variaient d'une région à une autre, selon les moyens et les politiques mises en œuvre par les gouvernements coloniaux. Basée sur une économie de plantation ou de traite, ce mode d'exploitation dans les colonies Ouest africaines apparaît dès la fin du XIX e siècle. Les produits tels que l'ivoire, le caoutchouc ou le bois étaient très prisés. Le bois du Moyen Congo et du Gabon caractérise cette ère de prédation en Afrique. Ces deux colonies étaient en grande partie recouvertes d'une forêt dense et riche, recelant plusieurs espèces, dont l'Okoumé qui connut un grand succès à partir des années 1890 (Mbokolo E., 1994, p. 363).

A l'instar de Lomé, plusieurs villes du littoral se développent progressivement dans des échanges Sud-Nord ; qu'Elikia Mbokolo qualifie d'économie de prédation. Le commerce d'importation des produits Européens (ou Américains, comme le rhum) qui avait donné naissance à Lomé, puis à l'axe routier menant à la vallée de la Volta continuaient à se faire surtout par Aného et Grand-Popo d'un côté et de l'autre côté par Keta. Les commerçants Européens ne quittaient pas leur factorerie : c'était des intermédiaires Africains (y compris des femmes) qui leur apportaient les produits d'exportation ou redistribuaient les importations. Ce qui signifie entre autres que les Européens, avant la proclamation du protectorat, étaient étroitement dépendants des autorités locales, car il suffisait que celles-ci proclament un

embargo sur tel ou tel étranger, pour que celui-ci soit complètement retiré des affaires (Gahibor N.L, 1997, p. 47). Partenaires ou agents des factoreries, de nombreux commerçants africains s'établirent rapidement près du Grand marché de Lomé ainsi que dans les rues environnantes. On y trouvait des négociants indépendants ou des agents commerciaux, des artisans, des manœuvres salariés, des employés, des permanents ou travailleurs occasionnels.... Une activité économique locale s'est développée afin d'approvisionner la population citadine. Les "revendeuses" occupaient une place importante dans le commerce quotidien et dans la vente des plats cuisinés²⁶.

Carte 11 : Activités commerciales du Togo durant l'ère coloniale



Source : Gahibor N. L., 1997

C'est à partir des années 1900, que les firmes européennes se mirent à créer des succursales et des magasins dans l'intérieur du pays. D'après les recherches menées par Nicoué Logjou Gahibor (1997), en 1902, la ville de Lomé compte cinquante boutiques, appartenant à neuf compagnies européennes, trois à des Togolais, un à un Libanais. Il y en avait dix à Aného ; dont deux appartenaient à des Togolais. On comptait deux boutiques sur le littoral, dont une à Baguida et trois autres à Porto-Seguro. A l'intérieur du pays, il y avait quatre boutiques à

²⁶ Ibid

Kpalimé, deux à Kpandu, une à Kete-Kratchi, et une autre à Atakpamé, dont le propriétaire était d'Almeida de la région d'Aného (Gahibor N.L., 1997, p. 47). La carte ci-dessous présente une spatialisation des activités commerciales et des plantations concentrées dans les villes du littoral principalement. Les axes de communications reliant les villes commerciales dépendant fortement des activités commerciales et des plantations afin de faciliter l'acheminement des produits destinés à l'exportation.

A partir de 1913, ce nombre de succursales des firmes Européennes a été multiplié par 2,5. Lomé en comptait trente-neuf et Aného en avaient seize. Le pays Ouatchi se distinguait par son réseau de boutiques étonnamment dense, qu'on pouvait retrouver même dans des villages assez modestes tels que Vo-Koutimé comptait huit boutiques ou encore Vogon qui en possédaient quatre. Cette densification des points de vente était due à l'abondance de production d'huile de palme et de mats, associée à une forte monétarisation de l'économie locale, comme en atteste le maillage étroit du réseau de marchés hebdomadaires qui en couvrait la région à cette époque (Gayibor N. L., 1997, p. 50).

1-3- Les nouveaux Etats indépendants africains face au commerce international par voie maritime

Dans les années suivant leurs accès à l'indépendance, débutant dès 1958 pour le Ghana, les nouvelles nations souveraines héritent d'un système économique axé principalement sur l'exportation de ressources naturelles, une pratique historique dans cette région.

Ces États découvrent rapidement l'importance du commerce maritime ainsi que le rôle crucial joué par les mers et les océans en tant qu'espace de prospérité.

C'est ainsi que ces jeunes États côtiers entamèrent leur processus de « maritimisation », commençant par la construction de ports. La plupart de ces derniers n'étaient initialement que des wharfs durant la période coloniale. Selon Albert-Didier Ogoulat, le port de Lomé, considéré uniquement sous l'angle de ses exportations, ne comptait qu'un wharf datant de 1928. En 1964, juste après les indépendances, les travaux d'un nouveau port commencèrent et se terminèrent en 1967. Avec une superficie initiale de 674 hectares, une jetée principale de 1720 mètres et une contre-jetée de 250 mètres, ce port était équipé d'un môle en béton perpendiculaire de 366 mètres de long sur 72 mètres de large. Il y avait également quatre entrepôts pour diverses marchandises et un entrepôt pour les marchandises dangereuses, ainsi que deux magasins-cales de 6750 m² (Ogoulat A-D., 1998, p. 503).

Un peu plus au sud, en Afrique centrale, on a mis en service le port d'Owendo au Gabon en 1974. Situé à environ 20 km de Libreville, le port d'Owendo n'était qu'une rade foraine construite en 1843 à l'estuaire du Gabon (Vennetier P., 1969, p. 341). Le site choisi avait pour but dans le but de permettre l'écoulement rapide des bois de flotte (Gahibor N. L., 1997, p. 30).

Section 2 : La mondialisation des échanges comme accélérateur de la maritimisation dans le golfe de Guinée

Par « économie-monde », Braudel n'entend pas l'économie mondiale, mais une économie qui est un monde en soi, un espace économique cohérent, non limité par des frontières étatiques et animé par une dynamique spatiale planétaire (Joël Cornette, 2008). Olivier Dolfus, Christian Grataloup et Jacques Levy (1999) entendent la mondialisation comme « le produit de l'ensemble des diffusions, des échanges et communications entre les différentes parties de l'humanité ; c'est donc un processus qui inclut chaque un peu plus le niveau géographique », (Stock M. et all, 2020, p. 330).

Par ailleurs, en nous inspirant de l'étude menée par Silvain Domergue, nous constatons comme l'auteur que la mondialisation est une notion très sollicitée par les géographes ; alors que la maritimisation reste à l'heure actuelle moins abordée. La notion de maritimisation surviendrait au début des années 1970 sous la plume des géographes français et belges André Gamblin (1970), Roland Op de Beeck (1971), André Vigarié (1974) et Jean Pierre Chardon (1975) qui, l'utilisait pour désigner « la concentration des activités productives sur les littoraux », (Domergue S., 2024, p. 76)

Par la suite, André Vigarié apporte une autre définition de la maritimisation dans son ouvrage « *La mer et la géostratégie des Nations* (1995) ». Dans une vision globale, la maritimisation est un concept économique et géographique qui signifie l'accroissement des échanges internationaux en mer lié à l'accélération de la production. Pour Vigarié « la maritimisation est un phénomène irréversible et croissant ; les nations se tournent de plus en plus vers la mer ; elles y développent sans cesse leurs intérêts, ce qui ne peut à terme que maintenir des situations conflictuelles, dont il ne faut ni aggraver le danger ni sous-estimer l'importance » (Vigarié A., 1995, p. 397).

Pourtant, en 1996, Françoise Peron et Jean Rieucan ont émergé une nouvelle notion ; celle de la maritimité. Sous une perspective culturelle ; « la maritimité est un vocable commode pour

désigner la variété des façons de s'approprier la mer (...). Appliqué à un groupe social à un moment donné de son histoire ; la maritimité peut donc être pris dans un sens très large puisque les façons de s'approprier la mer englobent les pratiques relatives au maritime et l'idée qu'on se fait de ce milieu particulièrement difficile ; sinon impossible à dominer » (P. 14).

De plus, pour Philippe Metzger, la maritimisation désigne « le mouvement politico-économique correspondant à la prise de conscience de l'importance maritime d'un pays, l'incluant dans la dynamique de la mondialisation » (Metzger P., 2014, p. 247). L'auteur apporte une différenciation entre la maritimisation et la maritimité ; en rappelant ceci : « A la maritimisation, il convient d'opposer un autre vocable du même niveau grammatical, la « maritimité ». Il s'agit là de la situation de notre pays au regard de sa dimension maritime intrinsèque. Au-delà de son impact sur l'économie mondiale, cette dimension donne à la France une épaisseur méconnue ». Si dans ses propos, Philippe Metzger contextualisait ces deux notions par rapport à la France et à son domaine maritime, cette définition de la maritimité bien que très courte retient tout de même notre attention.

On y aperçoit, au-delà de la maritimisation qui selon l'approche développée par Andrée Vigarié est un processus conduisant à une participation élevée des activités de la mer dans les économies nationale et qui témoigne de la mondialisation. La notion de maritimité quant à elle renvoie à la perception d'un État face à son environnement marin. Dans leur étude portant sur la maritimité du Sud-Ouest de l'océan Indien, Annabelle Céleste et *all* définissent la maritimité comme étant « un processus global et continu d'accroissement des activités humaines liées à la mer, ainsi que les impacts écologiques, politiques et sociaux induits par ces activités », (Céleste A., Lagabrielle E. et Bouchar C., 2021, p. 59).

Au regard de ces différentes approches, dans notre étude nous définissons la maritimisation comme suit : « Processus visant à intensifier la part des activités en mer dans l'économie nationale ». Pour ce faire, deux principaux facteurs sont à prendre en compte : la mondialisation, car cette croissance des activités maritimes ouvre le pays aux échanges mondiaux mais également la notion de la maritimité²⁷. A l'instar de Annabelle Céleste et *all*, notre étude se propose d'analyser la maritimisation des pays de la côte Ouest africaine.

²⁷ La maritimité désigne les façons de s'approprier la mer : les relations économiques, culturelles, récréatives, ou sportives entre les sociétés et la mer. Ces relations incluent bien sûr les représentations collectives, les préférences, les perceptions dont les groupes sociaux sont porteurs : les images que les populations se font de ces milieux, les idées des ressources qu'ils peuvent offrir ou des plaisirs qu'ils peuvent procurer, et les savoir-faire et techniques qui permettent de s'y insérer, de les exploiter ou d'en jouir. La maritimité est donc une **construction**

L'analyse s'appuie sur l'évolution de trois activités commerciales. Il s'agit notamment du transport maritime, de l'exploitation pétrolière et gazière et des investissements des infrastructures portuaires.

2-1- Le golfe de Guinée, un espace maritime en construction depuis les indépendances

La volonté des nouveaux États indépendants d'Afrique de l'Ouest de maîtriser leur circuit des échanges internationaux caractérise la période postcoloniale. C'est à cet effet que les États des pays en développement se sont constitués en un groupe de contestation appelé Groupe des 77. L'objectif étant de prendre part au commerce maritime mondial. De surcroît, « l'*offshorisation* » de la production pétrolière ainsi que les investissements consacrés à la rénovation des infrastructures portuaires contribuent grandement à évaluer favorablement ce phénomène de maritimisation, qui prend tout son sens dans l'ère actuelle de la globalisation.

2-1-1- L'essor du transport maritime comme indicateur du processus de la maritimisation dans le golfe de Guinée

Faut-il le rappeler, les espaces maritimes ont été le théâtre des échanges internationaux entre la côte Ouest africaine et l'Europe. Ceci a notamment jeté les bases d'une mondialisation telle que nous pouvons l'apercevoir aujourd'hui. Le transport maritime est sans doute l'un des vecteurs majeurs d'intégration des économies à l'échelle mondiale (Ogoulat A-D., 2000 ; Frémont, 2019). L'histoire nous montre que la navigation a longtemps été l'apanage des sociétés européennes ; ce qui leurs permis de découvrir des nouvelles terres entre le VX et le XVIII siècle. On pouvait toutefois noter « *une présence maritime africaine de faible intensité spécialisée dans le cabotage des passagers et des produits locaux, le transbordement entre les navires européens et le littoral de produits de traite, le transport des guerriers sur des grandes pirogues, la pêche en mer, les relations avec les milieux deltaïques et estuariens* » (Miossec J-M., 2016, p. 484). À l'ère de la mondialisation, il est légitime de se demander quels sont les facteurs clés qui témoignent de l'engagement des pays d'Afrique de l'Ouest dans le commerce maritime.

sociale qui varie selon les époques, les idéologies, l'évolution des technologies, les mentalités. La maritimé passe aussi par la mémoire collective et le patrimoine. (Géoconfluences, 2023)

2-1-1-1- La période de créations des compagnies maritimes nationales africaines, marqueurs d'indépendance maritime

En février 1957, le Nigéria est le premier pays du golfe de Guinée à créer une entreprise maritime africaine, la Nigerian National Shipping Line. L'État nigérian détenait 51 % du capital contre 33 % réservé à Elder Dempster et 16 % à la Palm Line. Le gouvernement nigérian rachètera les parts de ces partenaires européens en 1961, et la Nigerian National Shipping devint une entreprise nationale. La compagnie nigériane avait accès au transport de marchandises Europe/Afrique ; ce qui lui a permis de réaliser au total 48 voyages.

Le 10 septembre 1957, le Ghana crée également une compagnie maritime, en association avec la Compagnie maritime israélienne. Avec un capital de 500 000 livres sterling, l'État ghanéen détenait 60 % de la Black Star Line, et la Compagnie israélienne de navigation ZIM en détenait 40 % ; avant de lui racheter ses parts et de se nationaliser le 1er juillet 1960.

Lorsque l'entreprise nationale ghanéenne débute l'exploitation, elle détenait alors quatre navires de seconde, voire de troisième main (Ogoulat A-D., 1998, p. 439).

En 1962, la Black Star Line passe d'un parc marin de quatre à douze navires. De 1958 à 1963, le tonnage de marchandises transportées par l'entreprise nationale est sur une dynamique croissante : il passe de 158 000 à 620 000 tonnes. L'entreprise nationale de navigation ghanéenne exploitait des services entre l'Europe de l'Ouest et les ports Nord-américains, mais également entre l'Afrique de l'Ouest et les ports méditerranéens et Adriatiques. Les lignes Royaume-Uni/Europe/Afrique occidentales étant sous la domination des entreprises maritimes européennes coloniales, telles que Dempster, Unilever et la branche des transports maritimes de la maison John Holt. Les premières lignes régulières françaises avec la côte d'Afrique subsaharienne démarrent en 1889 pour Le Havre et Marseille. Par exemple, Fraissinet, créée dès 1836, obtient le service postal avec la Côte d'Afrique occidentale (jusqu'au Congo) entre 1889 et 1908 et gère des lignes des cargos et paquebots mixtes vers l'Algérie et l'Afrique subsaharienne (Bonin H., 2023, p. 5).

À partir de 1960, plusieurs compagnies maritimes nationales ont vu le jour sur la côte Ouest africaine. En occurrence, la Société ivoirienne de navigation, la Société camerounaise de navigation, les Liberian National Shipping Lines et la Compagnie maritime congolaise. Puis, avec les années 1970 et suivantes, c'est à un véritable raz-de-marée de créations auquel on assiste. Chaque pays s'efforçant de se donner alors les moyens de son indépendance maritime. D'autres pays, tels que le Nigéria, possédaient au total deux compagnies maritimes (tableau 2).

Cependant, que sont devenues ces compagnies africaines face à la libéralisation des échanges ?

2-1-1-2- les compagnies maritimes africaines face à la libération des échanges

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, l'essor des échanges commerciaux a mis en évidence l'importance cruciale de l'industrie des transports maritimes dans le cadre du commerce mondial. Pour répondre aux exigences croissantes de ce domaine, cette industrie s'est profondément transformée, donnant naissance à des services de lignes régulières opérant dans des zones géographiques spécifiques, empruntant des itinéraires prédéfinis et desservant un ensemble de ports déterminés. C'est ainsi qu'ont vu le jour les conférences maritimes²⁸. En effet, plusieurs compagnies maritimes assurant des liaisons régulières ont choisi de s'unir et de convenir des tarifs de fret afin d'éviter une concurrence dévastatrice (Assonitis G, 2015, p. 75). Cité par Ndjambou (1997), M. Rodière, définit la notion de Conférence maritime comme suit : « *regroupement de sociétés assurant les mêmes itinéraires ou zones géographiques, qui appliquent des tarifs de transport standardisés* »²⁹. Il s'agit ainsi d'une entente à long terme, qui empêche la concurrence entre ses participants, leur permettant de faire face ensemble aux menaces extérieures potentielles pour l'alliance qu'ils ont formée (Ndjambou L. E., 1998, p. 147).

Dès les premières décennies de 1970, la Banque mondiale et la CNUCED³⁰ se sont engagées à favoriser des accords entre armateurs africains et européens. Leur objectif étant d'assurer une gestion efficace du transport maritime sur les routes commerciales, tout en maintenant des prix stabilisés. Deux entités naquirent ainsi : la « Continent West Africa Conference » et la « Mediterranean Europe West Africa Conference », couvrant respectivement les axes Europe du Nord-Ouest/Afrique (COWAC) et Europe du Sud-Ouest/Afrique (MEWAC). Plus tard, ces deux structures fusionnèrent pour donner naissance à l'EWAC, également connue sous le nom de « Europe West Africa Conference ».

Les politiques discriminatoires adoptées par ces conférences concernant l'adhésion de nouveaux membres ont entravé l'intégration des compagnies maritimes des pays en

²⁸ La conférence maritime est définie par la CNUCED comme un groupe de compagnies exploitant des routes sur lesquelles, en vertu d'accords fondamentaux, elles perçoivent des taux uniformes, répartissent les parcours et les droits d'amarrage et d'appareillage, et mettent en commun les cargaisons et les recettes, cherchant ainsi à éliminer la concurrence des compagnies indépendantes. A l'origine, la navigation entre l'Europe et l'Afrique était assurée par des armements exclusivement européens. Cette navigation était alors appelée : le cabotage colonial.

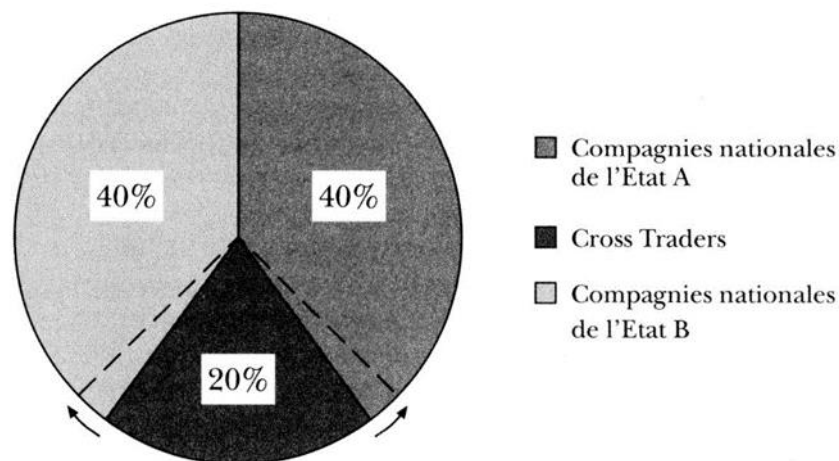
²⁹ M. Rodière cité par Ndjambou, 1998

³⁰ CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

développement, en particulier celles de la région Ouest-africaine, dans ces organisations chargées du transport de marchandises. Même si les réunions internationales ne mettaient généralement pas de limites à l'adhésion des compagnies maritimes, celles-ci étaient souvent reléguées au rang d'observatrices, sans droit de vote ni possibilité de participer activement à la gestion du trafic, y compris les échanges entre ports intermédiaires. Les pays en développement ont exigé que leurs flottes soient autorisées à rejoindre ces forums et qu'elles bénéficient des mêmes droits que les autres membres. En collaboration avec les États asiatiques et Sud-américains, ils ont créé une coalition pour défendre leurs intérêts, baptisée « *Groupe des 77* ».

Ce mouvement conduira, en 1973, à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer ; au cours de laquelle on adoptera le **Code de conduite** basé sur la répartition 40/40/20 au lieu du partage de 50/50 proposé par les pays en développement. Ce dispositif avait pour objectif le partage des cargaisons entre les compagnies maritimes nationales de l'État A et B, sur la règle de 40 % chacun. Les 20 % restants étaient réservés à un État tiers qui voudrait participer au transport des marchandises (Assonitis G., 2015, p. 75).

Figure 7 : La répartition du partage de cargaison et de frette selon le Code de Conduite



Source : Georges Assonitis, 1991

Malgré la proposition de la CNUCED pour la mise en œuvre du Code de Conduite en 1973, il fallut encore presque dix années de tergiversations pour qu'on puisse enfin envisager, en octobre 1983, la mise en application du « Code de conduite des conférences », (Ndjambou L. E., 1996). Du moins était-on parvenu à s'entendre finalement sur un partage alors jugé

équitable, qui prévoyait que, dans les relations commerciales entre deux pays donnés, la répartition des trafics devrait désormais s'effectuer³¹.

Les pays d'Afrique de l'Ouest ont entrepris une démarche vers l'autonomie maritime. Dans la poursuite de notre analyse portant sur la maritimisation de ces Etats de la Côte occidentale africaine, nous prenons en compte également l'indice de connectivité et le volume des EVP (équivalent vingt pieds) déchargés et chargés dans leurs ports régionaux.

2-1-1-3- les EVP et la connectivité des ports comme facteur de maritimisation

Tout comme l'économie mondiale, le commerce et le trafic maritime mondial sont très déséquilibrés. Certains États ont une activité intérieure assez importante, ce qui se traduit par une desserte portuaire plus dense (Miossec, J-M, 2016). Comme le démontre Jean-Marie Miossec (2016), les conteneurs sont aujourd'hui les seuls indicateurs de développement des ports à l'ère de la mondialisation. Contrairement au trafic total, l'analyse du trafic de conteneurs permet un comparatif compte tenu de l'homogénéité de l'unité de mesure. En effet, les conteneurs sont des caisses métalliques, dont les dimensions varient de 20, 30 à 40 pieds. Ils ont été conçus en 1956 pour le transport des marchandises. Des conteneurs en bois existaient en Europe avant la Seconde guerre mondiale, mais l'utilisation de l'acier, la standardisation des dimensions par l'ISO et l'adoption des conteneurs par l'armée américaine pour sa logistique pendant la guerre du Vietnam ont favorisé sa généralisation à partir des années 1970 (Géoconfluences, 2020)³². Les vastes terminaux portuaires et plateformes logistiques se sont conformés aux exigences de la standardisation des conteneurs, notamment en matière de manipulation et de surface de stockage. L'unité de mesure utilisée pour évaluer le déplacement de conteneurs, quel que soit leur format, est appelée équivalent vingt pieds (EVP)³³.

L'utilisation croissante de conteneurs est une preuve incontestable du progrès et de l'importance croissante de la navigation maritime. La connexion des ports au réseau mondial de transport maritime devient donc cruciale pour permettre aux nations d'accéder aux marchés internationaux, en particulier pour importer et exporter des biens manufacturés. Ce facteur clé fournit également des informations sur la capacité de transport offerte par les compagnies

³¹ Ibid

³² Géoconfluences, 2020, « Conteneur, conteneurisation ». <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conteneur-conteneurisation>

³³ Ibid

maritimes à un pays (Kakou A. M., 2024). *L'indice rend compte du niveau d'intégration des pays dans le réseau mondial des transports maritimes. Il prend en compte cinq critères : 1. Le nombre de navires 2. La capacité de charge de conteneurs de ces navires 3. Le tonnage maximal des navires 4. Le nombre de services 5. Le nombre de compagnies qui exploitent les porte-conteneurs depuis et vers les ports d'un même pays. On obtient l'indice en calculant la moyenne des 5 critères. Il affecte la valeur 100 au pays qui affiche l'indice moyen des 5 critères le plus élevé* », (Fichet J.C., 2017).

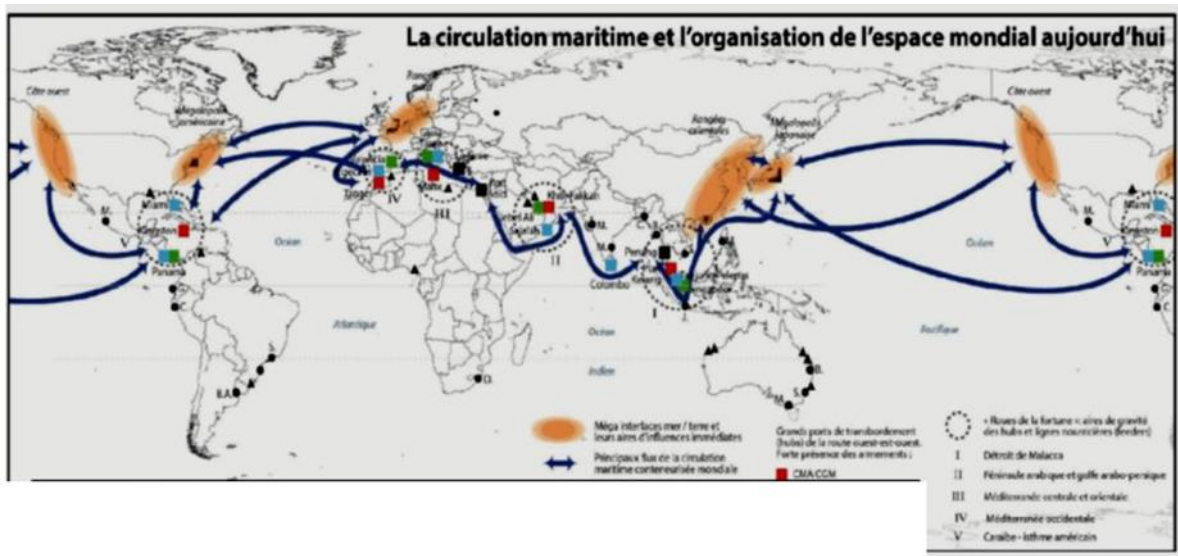
Depuis que la CNUCED a publié l'indice pour la première fois, c'est le Maroc qui a connu la plus forte progression parmi les pays africains, son score ayant augmenté de 661 % entre 2004 et 2018. En Asie du Sud-Est, le Vietnam a vu son indice monter de 435 % durant les quinze dernières années, ce qui représente l'augmentation la plus marquée dans cette région. En Amérique latine, c'est le Pérou qui a le plus progressé (+196 %). La baisse la plus sensible pendant la même période a été observée au Venezuela et au Yémen (CNUCED, 2018)³⁴.

S'agissant de la connectivité des ports du golfe de Guinée, la séparation artificielle du bloc africain avec le creusement du canal de Suez a permis le contournement complet du continent africain par voie maritime, revalorisant l'axe méditerranéen. La mutation récente du transport maritime, étayée par la conteneurisation, a bouleversé la donne en favorisant un axe majeur Est-Ouest, Asie-Europe, avec, le long de cette artère vitale du commerce international, des concentrations de terminaux de transbordement (Miossec J-M, 2019, p. 19).

³⁴ CNUCED, 2018, Connectivité du transport maritime des conteneurs : les territoires asiatiques conservent une avance incontestable ».

<https://unctad.org/fr/press-material/connectivite-du-transport-maritime-de-conteneurs-les-territoires-asiatiques>

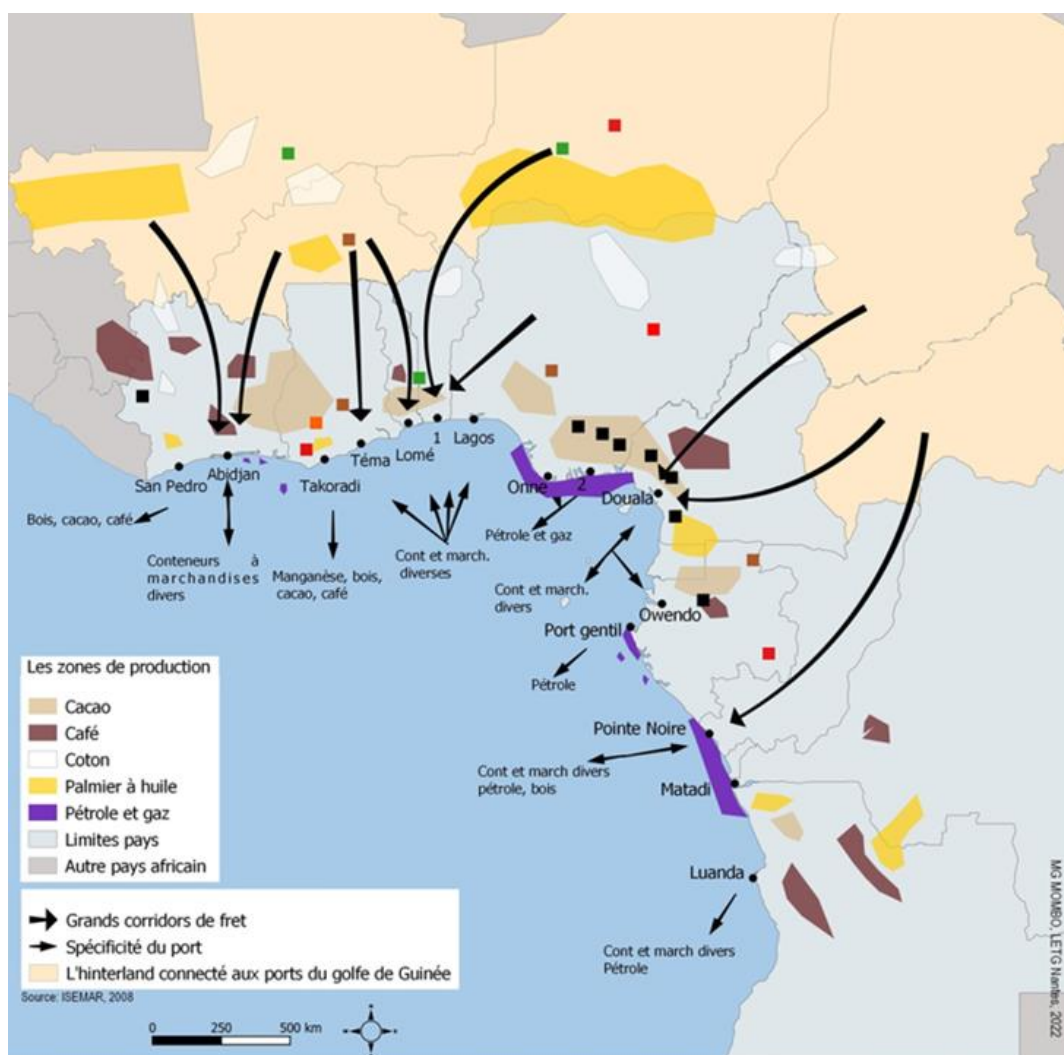
Carte 12 : L'organisation de l'espace mondial



Source : Miossec, 2016

L'Afrique, région prometteuse du globe, subit toujours la mondialisation. Ses matières premières sont vendues à prix dérisoire et reviennent sous forme de produits manufacturés finis à prix élevé afin de saturer les marchés (Dossou C. I., 2021, p. 155). En effet, de nombreux ports Ouest-africains ne sont que des terminaux d'exportation ou d'importation de matières premières (tableau 1), sans qu'ils animent un ancrage urbain avec l'arrière-pays, (Miossec J-M, 2016, p. 239). D'autres sont exclusivement des points de sortie pour les différentes matières premières exploitées dans la région : c'est le cas du port de San Pedro (Côte d'Ivoire), premier port d'exportation de cacao au monde, de Takoradi, spécialisé dans les exportations de manganèse, de bois, de cacao et de café, d'Onne, de Port-Harcourt et de Port-Gentil, ces derniers se distinguant par leurs exportations de gaz et de pétrole (Voir carte 13).

Carte 13 : les spécificités des ports Ouest africains

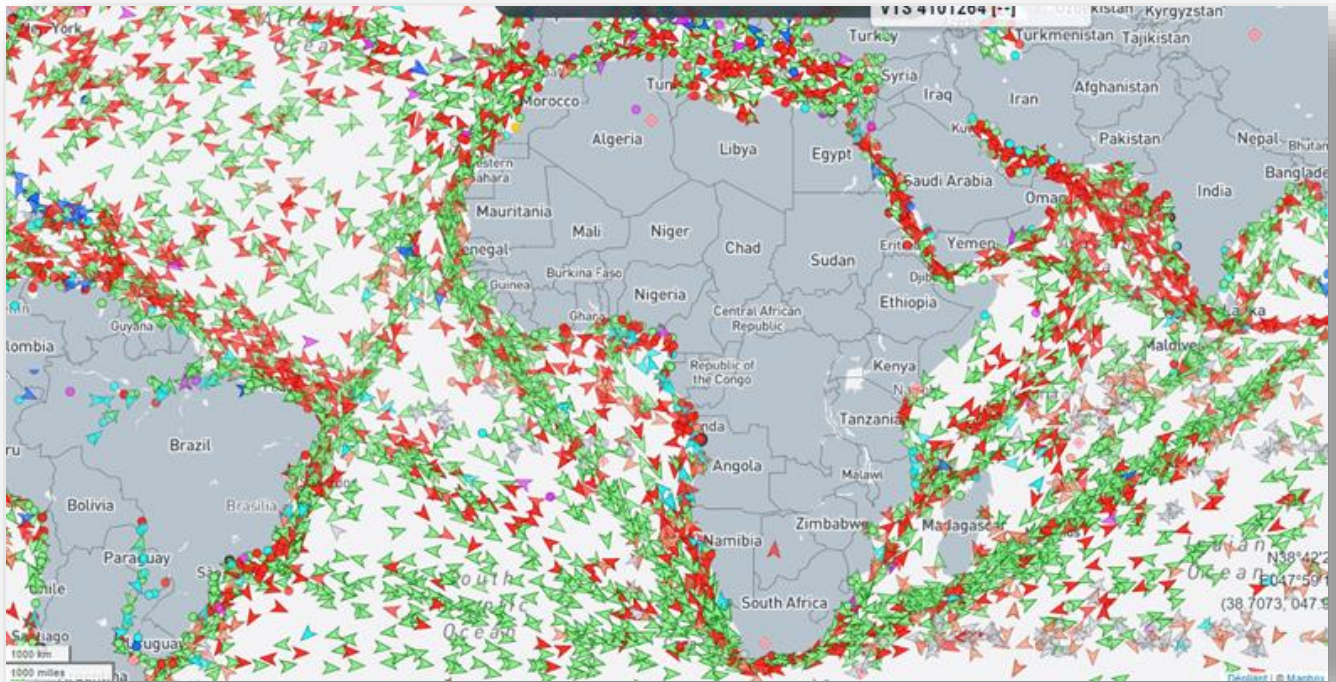


Par ailleurs, ces différents ports sont également des ouvertures maritimes pour les pays enclavés ; le Mali, Burkina Faso, Niger, Tchad et la Centrafrique. En effet, en fonction de la proximité à un port, des tarifs douaniers et la stabilité sociopolitique, les pays dépourvus du littoral acheminent leurs marchandises par plusieurs ports de la région. Le cas du Burkina Faso, qui ne dépend pas que d'un seul port. Comme l'indique Claude Ignace Dossou 2021, dans la sous-région Ouest africaine, les ports se disputent le même arrière-pays. Abidjan et Dakar pour le Mali ; Cotonou, Lomé, Téma et Abidjan pour le Burkina Faso et le Niger. Dans ce cas les villes littorales exploitent en commun le même arrière-pays fondamental. Toutefois, ces dix dernières années, le port autonome de Lomé reste le principal partenaire du Burkina Faso ; 60% de ses matières premières destinées au commerce international est embarqué depuis le port autonome de Lomé.

En outre, la présence des pétroliers domine largement l'espace maritime du golfe de Guinée, avec une importante concentration dans les ports ghanéens, nigériens, congolais et angolais

(Carte 14). Les données de la CNUCED montrent que les ports africains, notamment ceux de la côte Ouest sont les seuls à afficher une hausse des escales de transporteurs de vrac sec, soit plus de + 2,5 % en 2022. La région a également enregistré une augmentation de plus de 5 % des escales de vraquiers liquides (CNUCED, 2023)³⁵.

Carte 14 : le trafic maritime dans l'atlantique sud-est



Source : Marine trafic, 2022

En dépit d'un trafic fortement dépendant des matières premières, plusieurs travaux pointent l'affirmation progressive d'une Afrique maritime dans cette maritimisation croissante du monde (Lihoussou M. et Steck B., 2018, p. 12). Ces travaux montrent que, malgré ces défaillances qui pourraient limiter son entrée dans la fluidité mondialisée, l'Afrique est une cible économique et géostratégique majeure pour l'avenir des échanges transocéaniques, avec une nouvelle génération d'entrepreneurs et de populations à l'aise dans la mondialisation³⁶.

³⁵ CNUCED, étude sur les transports maritime 2023, faits et chiffres pour l'Afrique.

<https://unctad.org/fr/press-material/etude-sur-les-transport-maritimes-2023-faits-et-chiffres-sur-lafrique#:~:text=Performance%20du%20transport%20maritime&text=La%20r%C3%A9gion%20a%20%C3%A9galement%20enregistr%C3%A9,l'importation%20et%20le%20transbordement.>

³⁶ Ibid

Selon les données de la compagnie maritime française CMA-CGM, les importations conteneurisées en Afrique de l’Ouest ont augmenté de 6,7 % entre janvier et octobre 2023. Début 2024, les ports du golfe de Guinée ont accueilli leurs plus grands porte-conteneurs. Avec une capacité de 15 000 EVP, le navire CMA-CGM Scandola a fait escale à Téma (Ghana) le 23 janvier, à Lekki (Nigéria) le 29 janvier, à Abidjan (Côte d’Ivoire) le 31 janvier et au port de Pointe-Noire (Congo-Brazzaville) le 7 février.

Ce faisant, comment les ports du golfe de Guinée se connectent-ils à leur avant-pays ?

2-1-1-4- Le port de Lomé en tête du trafic conteneurisé dans le golfe de Guinée

La côte occidentale africaine compte plusieurs ports de commerce, mais les principaux sont : Abidjan (Côte d’Ivoire), Téma (Ghana), Lomé (Togo), Cotonou (bénin), Lagos (Nigéria), Douala (Cameroun), Owendo (Libreville), pointe Noire (Congo Brazza) et Luanda (Angola). Téma, Lomé, Cotonou, Lagos et Douala sont des feederings, ils reçoivent des conteneurs divers en transit avant de les acheminer vers leurs arrière-pays national et international.

Le port de Lomé occupe la première place en termes de trafic Ouest africain (Carte 15), bien que celui-ci soit resté inférieur à deux millions d’EVP en 2023. Grâce à sa capacité d’accueil des plus grands porte-conteneurs, d’une capacité de 14 000 EVP, il est devenu un important centre de transbordement pour toute la région. De nombreuses lignes maritimes régionales s’y arrêtent, même si, parfois, Lomé n’est qu’une simple escale pour les navires en provenance d’Europe. L’une des raisons de la polarisation des trafics (Claverie B., 2024, p. 5)³⁷ Ouest africains au Port de Lomé est la restructuration opérée par le groupe italien MSC (nous reviendrons plus tard sur ses réalisations portuaires, qui sont des facteurs de la mondialisation dans le golfe de Guinée). Cela a permis au port de se connecter avec un arrière-pays européen. La compagnie Mediterranean Shipping Company (MSC) multiplie les escales dans le port de Lomé, ce qui en fait un véritable hub dans la sous-région (Annexe 1).

³⁷ Benjamin Claverie, 2024, « la rangée portuaire chinoise et ses arrière-pays connectés : connecter la Chine au monde », <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/rangee-portuaire-chinoise>

Carte 15 : Le trafic conteneurs en milliers d'EVP dans le golfe de Guinée

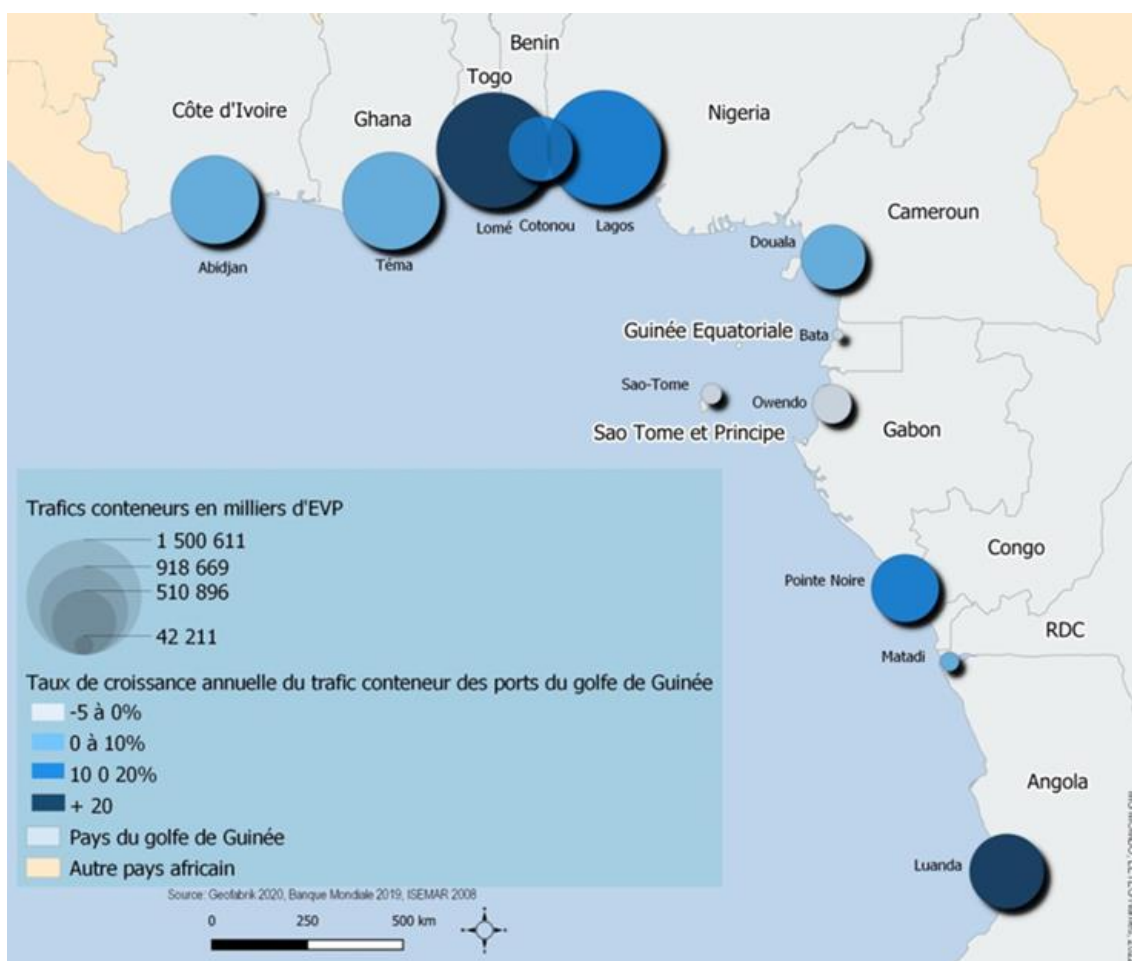


Figure 8 : Tonnes d'EVP en 2018



Source : Banque mondiale, 2020

Les ports chinois constituent également l'autre foreland du Port autonome de Lomé (Carte 16). En effet, la Chine, l'Inde et la Turquie sont les trois premiers fournisseurs du Togo. Parmi eux, c'est la Chine qui arrive en tête, avec une part de marché de 17,2 % en 2023, pour un montant d'achats atteignant 77,52 milliards FCFA, correspondant à environ 128 333 tonnes. Le second rang revient à l'Inde, qui représente 9,5 % des importations togolaises, pour un total de 42,71 milliards FCFA. La Turquie complète le trio de tête avec des exportations vers le Togo d'une valeur de 38,29 milliards FCFA. En quatrième position vient la France, avec 8,1 %, suivie du Maroc (4,3 %) et du Japon (4,2 %), (Dosavi A.R., 2023)³⁸. La liaison entre l'Afrique de l'Ouest et le sud de l'Amérique est notamment gérée par le port de Tema au Ghana.

Carte 16 : Les lignes maritimes de la CMA-CGM entre le Port autonome de Lomé et les ports d'Asie du Sud-est



Source : CMA-CGM, 2023

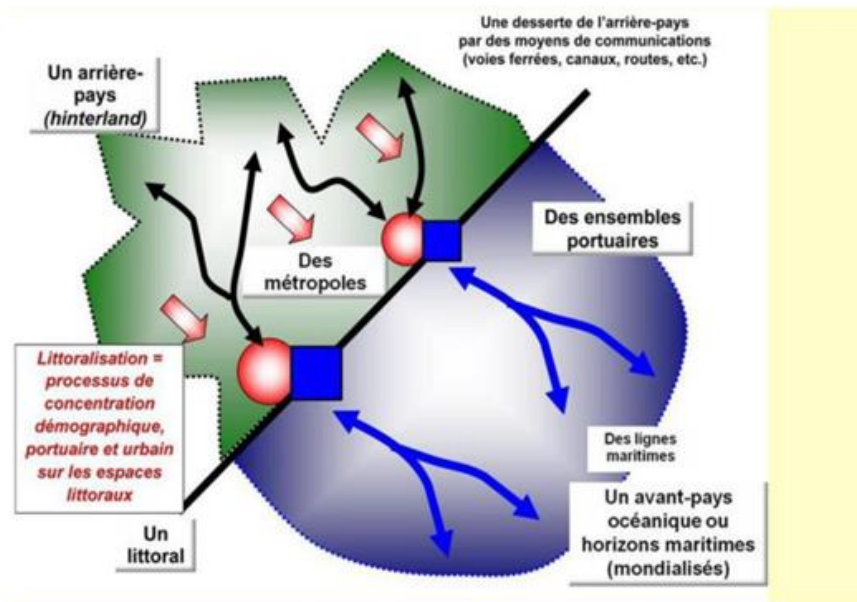
<https://www.actu-transport-logistique.fr/archives/maritime/lignes-maritimes-cma-cgm-modifie-deux-de-ses-services-503433.php>

Selon la définition de André Vigarié (1979), « le port est le lieu de contact entre un avant-pays (foreland) et un arrière-pays (hinterland) », (Figure 9). Antoine Frémont (1996) « le définit comme un lieu de concentration des échanges, et reprend le triptique port/avant-pays/arrière-pays », (Massal C., 2024). Bien que le port ait fortement besoin de son arrière-pays, l'avant pays constitue un critère essentiel à sa connectivité dans le monde. Pour Jacques Lévy (2008), « le monde mondialisé n'existe que par les liens établis par des échanges de biens, d'informations et de personnes. La croissance massive des échanges produits de toute nature

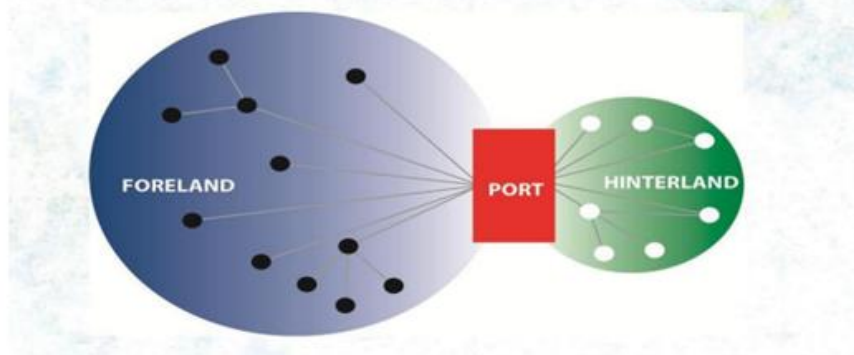
³⁸ Aye R DOSAVI : Importations, la Chine, l'Inde et la Turquie, principaux fournisseurs du Togo en 2023. <https://www.togofirst.com/fr/gouvernance-economique/2510-12775-importations-la-chine-linde-et-la-turquie-principaux-fournisseurs-du-togo-au-2e-trimestre-2023>

produit un réseau mondial dont les ports sont les traits d'union » (Lévy J., 2008, Miossec J-M., 2016).

Figure 9 : Le triptyque avant-pays/arrière-pays



Le port selon André VIGARIÉ (1977) Le triptyque portuaire

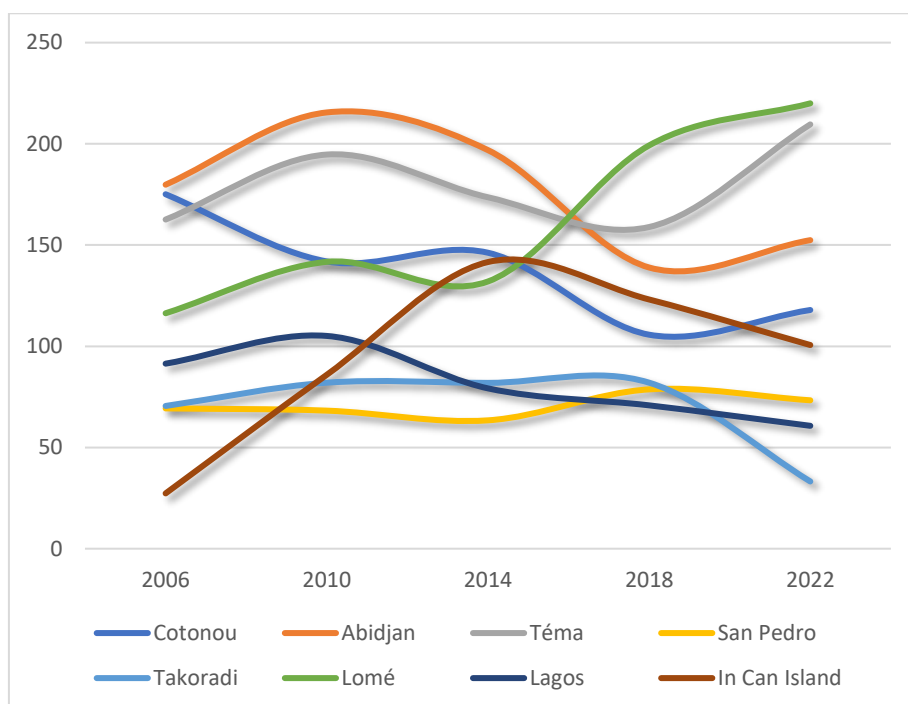


Source : Miossec J. M., 2016

Selon l'indice de connexion des ports de la CNUCED, le port de Lomé se distingue comme étant celui ayant le taux le plus élevé parmi tous les ports Ouestafricains (figure 10). Ce résultat remarquable peut être attribué à deux facteurs clés. Tout d'abord, il y a la grande variété de lignes maritimes directes qui desservent ce port. Ensuite, il y a l'engagement politique ferme visant à en faire un nœud central dans le golfe de Guinée. De plus, la question de la sécurité joue un rôle crucial dans la consolidation de cette connexion. Le Port autonome de Lomé a su éviter les turbulences liées à l'insécurité maritime qui sévit dans le golfe de Guinée, grâce à sa zone marine sécurisée. Contrairement à son homologue, le Port de Cotonou, qui a connu une

forte baisse d'activité due aux problèmes croissants de piraterie maritime dans le Delta du Niger depuis 2008.

Figure 10 : l'indice de connectivité des ports de l'Afrique de l'Ouest



Source : UNCAT, 2023

Après avoir vu comment l'essor du transport maritime permet encore aujourd'hui aux États de pousser leurs économies vers la mer, nous allons à présent analyser un autre indicateur : l'exploitation pétrolière, mais particulièrement « *l'offshorisation* » de la production pétrolière comme facteur déterminant de la maritimisation sur cette façade maritime.

2-1-2- L'exploitation pétrolière et gazière élément de la mondialisation/maritimisation

Pour reprendre Frédéric Munier (2016), l'intérêt porté à l'or noir s'est considérablement accentué en quelques décennies seulement. « *Un intérêt dont témoignent aujourd'hui les grandes puissances au chevet de l'Afrique, un continent dont les réserves et la production en pétrole, si elles sont modestes – avec respectivement 7,6% et 9,3% du total mondial – n'en demeurent pas moins décisives à une époque où règnent la diversification de l'approvisionnement et la multiplication des acteurs sur ce marché convoité. Parmi ces derniers, quatre zones/pays totalisent 90% des achats de pétrole africain : l'Union européenne, les Etats-Unis, la Chine et l'Inde. Aux yeux de ces grands ensembles et de leurs multinationales,*

publiques ou privées, l'Afrique représente un intérêt géopolitique majeur », (Munier F, 2016)³⁹. Comme le souligne Cyrille P. Coutansais, la deuxième révolution industrielle initialement impulsée par le pétrole ne posa pas de problème majeur. Les États-Unis comptaient sur leur propre production, tandis que les nations européennes puisaient dans leurs colonies ou protectorats pour subvenir à leurs besoins en or noir. Aujourd'hui, en plein XIXe siècle, « *Tout a changé : les colonies ou protectorats se sont émancipés, les États-Unis sont devenus importateurs nets tandis que de nouveaux pays apparaissent sur le marché des acheteurs ; à l'exemple de la Chine* » (P. Coutansais C., 2012, p. 44). En tant que des producteurs non négligeables, l'Afrique et en particulier les pays du golfe de Guinée deviennent des acteurs importants non négligeables dans la mondialisation. Cet intérêt s'est considérablement accru au cours des dernières années en raison des découvertes importantes de gisements pétroliers et de gaz naturel sur le littoral et au large. C'est en 1956 que les premiers gisements pétroliers à quantité commerciale ont commencé à émerger dans la région du golfe de Guinée. À cet effet, comment l'exploitation en offshore contribue-t-elle à la maritimisation des États du golfe de Guinée ?

2-1-2-1- L'«offshorisation» de l'exploitation pétrolière facteur clé dans la maritimé des pays du golfe de Guinée

Au départ, les découvertes de pétrole ont eu lieu dans des zones côtières à très faible profondeur, limitées à 200 m en raison de la technologie à cette époque (figure 5). Les bassins pétroliers et gaziers se localisaient en grande partie sur les bassins sédimentaires et le long de leurs mers bordières (Desse M., 2022).

Au Gabon, par exemple, on a découvert plusieurs gisements cette année sur l'île Mandji, dont les deux plus importants étaient : le gisement d'Ozouri, découvert le 14 février 1956. Et le gisement de la Pointe-Clarette, découvert le 2 juillet 1956 (Ndong Emane C. L., 2023, p. 4). Cette même année, Shell et BP découvrent du pétrole en quantité commercialement exploitable dans le bassin de sédiment tertiaire du Delta, à Oloibiri, à 90 kilomètres à l'Ouest de Port Harcourt (Sébille Lopez P., 2005, p.158). Il a fallu attendre jusqu'en 1964 pour qu'on découvre le premier gisement pétrolier nigérian offshore⁴⁰ (mais il reste tout de même de faible

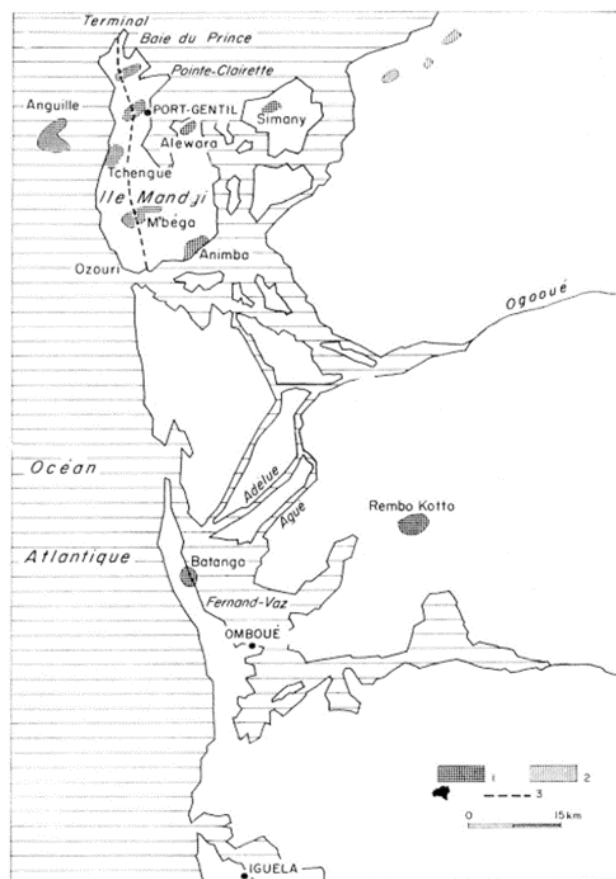
³⁹ Frédéric Munier, 11 septembre 2016, « Géopolitique du pétrole, l'Afrique terrain de bataille », Diploweb.com <https://www.diploweb.com/Geopolitique-du-petrole-l-Afrique.html#:~:text=%C2%AB%20LE%20p%C3%A9trole%20est%20devenu%20un,d%C3%A9butait%20la%20deuxi%C3%A8me%20r%C3%A9volution%20industrielle.>

⁴⁰ Offshore : le mot a trait à la prospection ou par extension à la recherche des minerais. Cette exploration mobilise des hommes et des techniques de plus en plus perfectionnés à mesure que la recherche gagne les profondeurs

profondeur), au large de ce qui était alors l'État de Bendel (aujourd'hui État du Delta), (Sébille-Lopez P., 2005, p. 159)

Après d'importantes découvertes au Gabon et au Nigéria, le pétrole se révèle au Congo en 1957 à la pointe indienne (Malonga F. et Saul S., 2010, p.109). Enfin à la même période, l'entreprise belge Fina a mené les premières explorations en Angola, le long du littoral. Ces gisements pétroliers côtiers étant d'une importance assez modeste. C'est en 1966 que l'entreprise française Elf met en exploitation les premiers gisements offshore du pays. Au Cameroun, la production pétrolière débute dans les années 1960, par Elf, dans le bassin de Douala. Puis, suite à l'arrivée de Mobil, Shell et Total à la fin des années 60, on a effectué plusieurs découvertes dans le Bassin du Rio del Rey au cours des années 70 (Favenec J-P., et Copinschi F., 1999, p.15).

Figure 11 : la région pétrolière du Gabon



Source : Jacqueline Bouquerelle, 1967

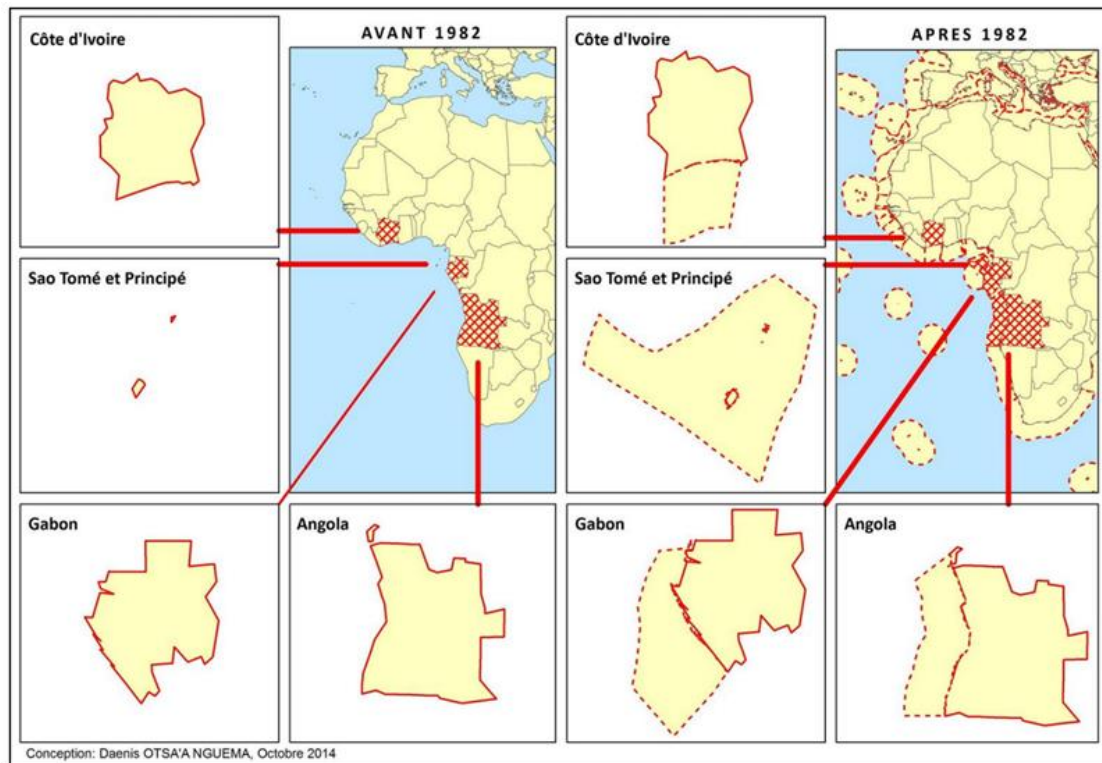
abyssales. Partie de la plaque continentale ; la prospection gagne maintenant les marges, le talus continental et pénètre en profondeur (Alain Miossec, 2012, Dictionnaire de la mer et des côtes, p. 347)

Jusque dans les années 70, l'exploitation du pétrole dans le golfe de Guinée reste la chasse gardée pour des sociétés originaires des anciennes puissances coloniales (Pourtier R., 2012, p. 218) d'une part. D'autre part, le pétrole était un symbole de l'économie rentière dans ces pays ; participant à plus de 40% du budget national.

Cependant, la maritimisation des économies Ouest africaines débute considérablement à partir des années 1980. On note que l'exploitation offshore qui ne concernait que les bords de mer, gagne dans les profondeurs de 200 mètres. Passée cette profondeur les nouveaux sites sont considérés offshore profond et certains bassins d'exploitation se situent par 2 000 et 3 000 mètres de profondeur. Au printemps 1996 sera réalisée la mise en exploitation des premiers gisements en offshore profond et d'importance commerciale dans la région du golfe de Guinée. Il s'agit du Block OPL 212 des champs pétroliers de Bonga (Nigéria) et du Block 17 du champ Girassol (Angola), respectivement localisés à 1.015 m et à 1.360 m de profondeur d'eau (Tableau 1). Ce dernier est mis en développement dès sa découverte tandis que l'exploitation du premier n'a commencé qu'en 2003 (Akohou D. R., 2008, p. 25).

A partir de 1982, la Convention de Montego Bay marque un tournant décisif dans la prise de conscience des droits souverains des nations sur leurs océans. Grâce à l'émergence des ZEE (Zones économiques exclusives), un important nationalisme maritime émergea, stimulant ainsi un intérêt croissant pour l'économie maritime dans le golfe de Guinée. Cette dynamique s'inscrit dans un contexte d'externalisation de l'exploitation des ressources minières et pétrolières, où la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer entame un nouveau cycle d'expansion des prérogatives des États en 2009 (Dahou T., 2019, p 25). Malgré les contraintes techniques liées à l'exploitation de gisements situés à grande profondeur, ces États africains restent déterminés à protéger leurs droits sur les ressources et à négocier leur exploitation. Certains pays n'hésitent pas de mobiliser les coopérations internationales afin de répondre à ces enjeux stratégiques, notamment pour réaliser des études océanographiques aux critères de la Convention. La carte 17 montre une reconfiguration des limites territoriales des pays du golfe de Guinée après la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer. Cette nationalisation des espaces maritimes participe à une intégration de la mer ; même si beaucoup n'ont vu que l'aspect économique de celle-ci (Carte 17).

Carte 17 : La reconfiguration des territoires nationaux suite à la CMB



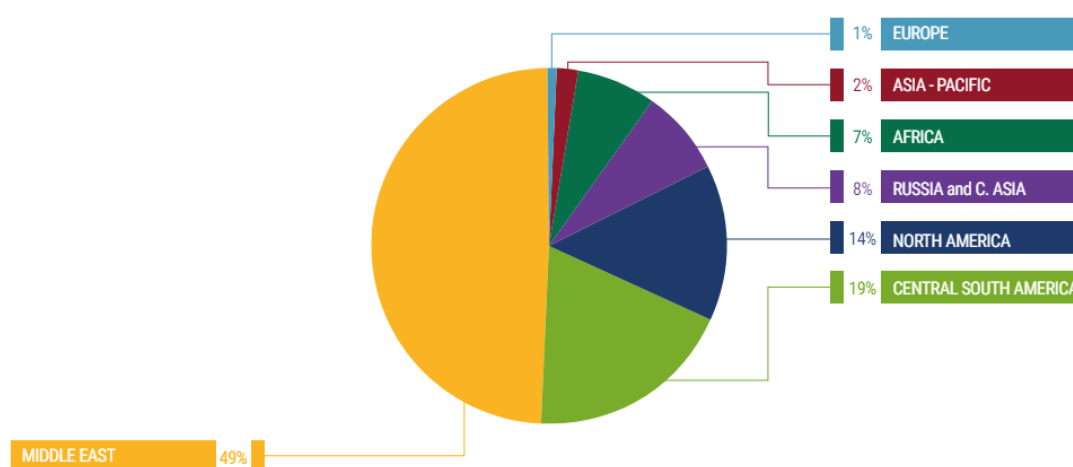
Source : Daenis Otsa'a Nguema, 2014

Toutefois, cette appropriation des espaces maritimes n'est guère sans conséquences. Comme le souligne Michel Desse, dominer l'espace maritime alentour constitue un enjeu géostratégique revendiqué par les îles qui se situent à proximité des bassins de production d'hydrocarbures ou aux synapses des routes pétrolières (détroit de Malacca, détroit de Madagascar ou de Sicile) autant de points névralgiques des océans mondiaux et des échanges globalisés. L'annexion de la mer bordière puis des horizons marins lointains constitue aussi la matérialisation des visées géopolitiques des États riverains des mers et des océans (Desse M., 2005, p 22). En effet, qu'il s'agisse des îles ou des États continentaux comme c'est le cas dans le golfe de Guinée, la nationalisation des espaces maritimes est un enjeu géopolitique et géostratégique. Nous aborderons ce point dans notre deuxième partie, portant sur les conflits interétatiques dans le golfe de Guinée. Le point suivant aborde un autre aspect de la maritimisation des pays du golfe de Guinée, il s'agit notamment de la création des compagnies pétrolières nationales. Nous prendrons exemple sur le Nigéria et l'Angola ; les deux plus gros producteurs de pétrole dans la région.

2-1-2-2- Les compagnies pétrolières maritimes : une marche de plus vers la maritimisation

Pour reprendre Philippe Copinshi et Pierre Noël, la région du golfe de Guinée, où se concentre l'essentiel des réserves d'Afrique sub-saharienne, est devenue depuis quelques années l'une des zones-phares de la scène pétrolière mondiale. Certes, « l'autre Golfe » n'est pas un « nouveau Moyen-Orient » (Copinshi P. et Noël P, 2005, p. 29). Le golfe de Guinée ne participe n'a représenté que 7% de la production pétrolière mondiale (figure 12).

Figure 12 : répartition géographique de la production pétrolière mondiale en 2022



Source : World oil review, 2022

Toutefois, les attentats du 11 septembre 2001 ont induit des changements considérables dans la géopolitique mondiale. Dans un souci de diversification des sources d'approvisionnements, les zones de productions et les voies d'acheminement des matières premières sont de grands intérêts. A cet effet, la région du golfe de Guinée est depuis cette période un théâtre important dans la lutte pour le contrôle des ressources énergétiques (Tsassa Nkumu-Kanda A., 2016). De plus, l'affrontement entre la Russie et l'Ukraine permet de consolider le pétrole comme enjeu de puissance et d'influence. La logique de positionnement des grandes puissances dans les pays producteurs comme zone d'influence prend ainsi toute son importance et reflète désormais une stratégie de contrôle et d'approvisionnement en cette ressource énergétique fondamentale aux enjeux de développement et de sécurité économique (Pandong A, 2022).

Le golfe de Guinée enregistre des producteurs de pétrole importants, tels que le Nigeria (1, 487 b/j), l'Angola (1,192 b/j), des producteurs non négligeables dont le Congo (269 b/j), le Gabon (188 b/j), la Guinée équatoriale (162 b/j), le Cameroun (61 b/j). Suite aux découvertes en offshore profond et ultra profond, depuis 2010 deux pays ont rejoint ce club des producteurs,

dont le Ghana (168 b/j) et la Côte d’Ivoire (27b/j). En somme, le golfe de Guinée représente la moitié des productions pétrolières du continent africain. Le tableau 3 présente une synthèse des capacités pétrolières et gazières de la région en apportant un ratio entre la production et la consommation énergétique de ces pays.

Tableau 4 : Synthèse du secteur pétrolier dans le golfe de Guinée

Pays	Réserves en millions de baril	Production milliers de b/j	Consommation milliers de b/j
Ghana	681	199	95
Côte d'Ivoire	123	48	55
Togo	-	-	-
Bénin	10	-	50
Nigéria	36,890	2,127	503
Cameroun	247	64	40
Guinée Équatoriale	1,1	196	95
Gabon	2,000	212	22
Sao Tome et Principe	-	-	-
Congo	1,600	339	13
RDC	222	18	-
Angola	7,783	1,449	126

Source : World oil review, 2023

Le Nigéria représente 50% des exportations pétrolières de la France. En 2022, le secteur pétrolier est demeuré la première source d’exportation du pays avec des exportations de brut représentant 78,74 % des exportations totales du Nigeria. Le secteur pétrolier est également le premier pourvoyeur de recettes fiscales pour l’Etat central et de réserves de devises. Comme le notait Michel Bénézit (ancien Directeur Afrique du groupe pétrolier TotalFinaElf) en 2001, de toute évidence, l’avenir pétrolier de l’Afrique de l’Ouest se joue dans les mers profondes, voire ultra profondes. Les gisements sont suffisamment importants pour assurer la rentabilité. Toutes les grandes sociétés pétrolières mondiales sont présentes dans le golfe de Guinée. L’importance de leur implantation est le résultat de l’intérêt stratégique qu’elles ont manifesté pour chaque pays et du plus ou moins grand succès qu’elles ont eu en exploration (Bénézit M., 2001, p. 3). Cependant, l’industrie pétrolière est faiblement intensive en main d’œuvre locale ; notamment au Nigéria où en comparaison de son poids dans l’économie nationale, elle n’emploie que 100 000 personnes dans le pays. Alors que les entreprises affirment le contraire : Shell estimait par

exemple avoir dépensé l'équivalent de 1,9 Md USD en 2022 pour l'ensemble de ses contrats octroyés aux entreprises nigérianes et indique que 97% de ses employés au Nigéria sont nigériens. De son côté, Total souligne être passé de 44% de contenu local en 2004 pour la fabrication de ses Unités flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO) à 77% pour EGINA, dernière unité livrée fin décembre 2018⁴¹.

N'ayant pas forcément des équipements adéquats pour développer leurs industries pétrolières, certains pays producteurs de pétrole ont opté pour la création des Compagnies pétrolières nationales gage de leur nationalisme pétrolier à l'exemple de la Nigerian national petroleum company (Nigéria) et de la Sonagnol (Angola). Ces compagnies nationales ont pour objectif de contrôler la production et la commercialisation des ressources pétrolières et gazières des Etats producteurs Elles n'ont pas été bâties suivant le même modèle, avec des différences tant dans leurs relations avec le gouvernement que dans leur présence à l'international (Augé B, 2017, p.6).

La Nigerian national petroleum company (NNPC) :

Crée en 1977, la NNPC est la compagnie nationale pétrolière du Nigéria. Elle détient 11 filiales spécialisées dans plusieurs sous-secteurs relatifs au pétrole (tableau 5). La NNPC détient 38 concessions et opère 205 000 b/j soit 10% de la production du pays. La compagnie pétrolière nationale détient des contrats de partage de production et cinq joint-ventures avec ENI, Total, Exxon Mobil, Shell et Chevron Texaco ; dont elle bénéficie d'un pourcentage allant de 55 à 60%. En dehors de son rôle de gestionnaire et de régulateur du secteur pétrolier au Nigéria, la NNPC ne détient pas de capitaux à l'international. Sur le territoire national, elle est d'ailleurs sources de plusieurs scandales de corruption.

⁴¹ Agence France trésor, 2023, le secteur pétrolier au Nigéria
<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2017/11/01/le-secteur-petrolier-et-gazier-au-nigeria>

Tableau 5 : Les filiales de la NNPC

Secteur	Filiale
Echange de brut et de produit pétrolier	- Nyson - Duke oil
Raffinerie	- Kaduna Refining - Petrochemical compagny Limited - Port Harcourt Refining
Interprétation sismique	- Integrated Data service limited
Projets d'ingénierie	- National Engineering & Technical Co (NETCO)
Transport et vente de gaz	- Nigerian gaz compagny limited (NPDC)
Gestion des emplois	- National petroleum investment management services (NAPIMS)
Approvisionnement en essence, redistribution des allocations de produits pétroliers aux trades	- Pipelines and product marketing Compagny (PPMC)
Stations-services	- NNPC Retail Ltd

Source : Benjamin Augé, 2017

Par ailleurs, comment la Société pétrolière angolaise s'organise-t-elle ?

La SONANGOL :

Créée en 1976, la Société d'Etat angolaise n'est pas une compagnie nationale pétrolière comme les autres, si on la compare avec les autres sociétés nationales africaines (Augé B., 2017, p. 23). Elle a peu à peu relayé le Ministère de pétrole au simple rôle de régulateur, avec des pouvoirs très restreints. Son rôle est de délimiter les permis d'exploration, de les offrir au marché et de gérer la part de l'Etat dans certains permis via sa filiale Sonagnol P&P ⁴². Au cours de ces dernières années, la Sonangol a créé près d'une vingtaine de filiales dans le secteur pétrolier et gazier ; notamment la Sonagas pour le gaz, la Sonils spécialisée dans la logistique. La Sonangol se distingue par son intégration verticale, possédant et contrôlant un vaste réseau de filiales

⁴² Ibid

couvrant divers secteurs énergétiques⁴³. Outre ses activités d'exploration et de production de pétrole et de gaz, l'entreprise détient des participations dans des domaines tels que les télécommunications avec Unitel, les services pétroliers avec Sonangol Pesquisa e Produção, S.A., ainsi que dans d'autres secteurs industriels clés. Cette domination multi-secteurs renforce sa position de pilier économique national⁴⁴. La compagnie nationale angolaise détient des investissements à l'étranger, notamment les gisements irakiens de Qayara et Najmah⁴⁵.

La prochaine section met en évidence les dépenses en infrastructures portuaires, telles que celles observées à Lomé et Kribi. Ces aménagements portuaires constituent un indicateur clé de l'importance croissante accordée par les pays du golfe de Guinée à leur dimension maritime.

2-1-3- Les investissements des infrastructures portuaires comme indice de la mondialisation : maritimisation dans le golfe de Guinée

Depuis quelques années, presque tous les ports du golfe de Guinée connaissent des travaux d'agrandissement, et sont en construction. Ils souhaitent ainsi tous atteindre les standards internationaux, ce qui devrait considérablement augmenter leur trafic. Pour illustrer notre propos, nous prendrons le cas du Port autonome de Lomé (Togo) à l'Ouest du continent africain, ainsi que celui du port de Kribi (Cameroun) situé au centre.

2-1-3-1- Le rayonnement du Port autonome de Lomé en Afrique

Le Port en eau profonde de Lomé débute sa construction en 1968, en remplacement du wharf construit par l'administration coloniale, en 1928. Au départ, le port n'était constitué que de très peu d'installations :

- Une jetée principale de 1720 mètres ;
- Une contre-jetée de 250 mètres ;
- Un môle de béton perpendiculaire à la côte de 366 mètres sur 72, comportant quatre postes à quai de 680 mètres au total ;
- Une superficie de 62 000m² aménagée pour le stockage
- Quatre magasins pour marchandises diverses et un magasin pour marchandises dangereuses ;

⁴³ Ibid

⁴⁴ Jenny Voazara, 2023, la plus grosse entreprise angolaise
<https://www.lechodusud.com/post/la-plus-grosse-entreprise-d-angola>

⁴⁵ Ibid

- Deux magasins-cales de 6 750 m².

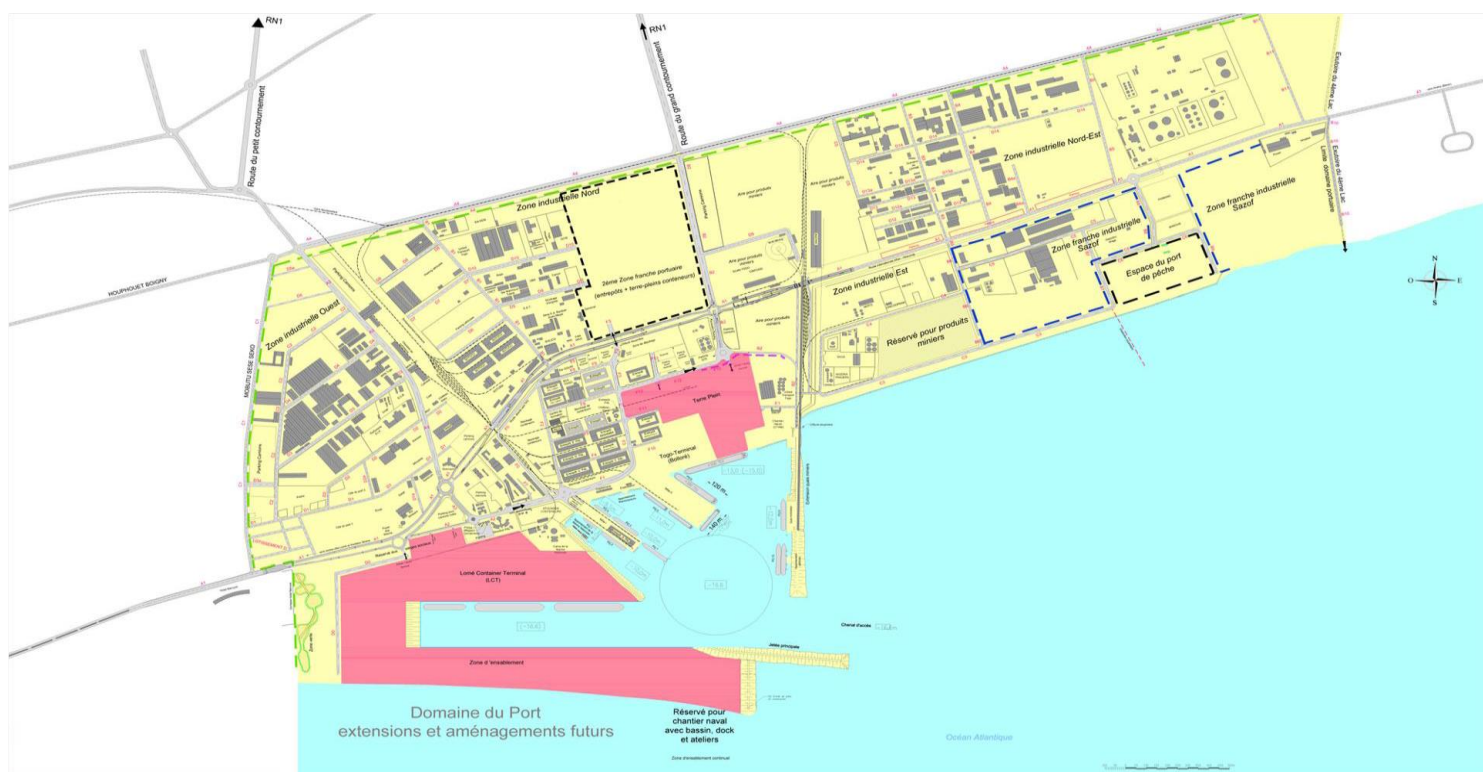
Avec seulement 56 km de façade maritime, parmi les plus petite dans le golfe de Guinée, le Togo possède l'un des ports les plus performants du continent. Seul port public de commerce du pays, le port de Lomé, situé dans la capitale, est à moins de 10 km de la frontière Ouest du Ghana. Il couvre une superficie d'environ 900 hectares et contribue à hauteur de 80% des échanges commerciaux du pays (Dossou C. I, 2021, p. 201).

Photo 3 : vue du port



Source : Port autonome de Lomé, 2022

Figure 13 : Configuration du port



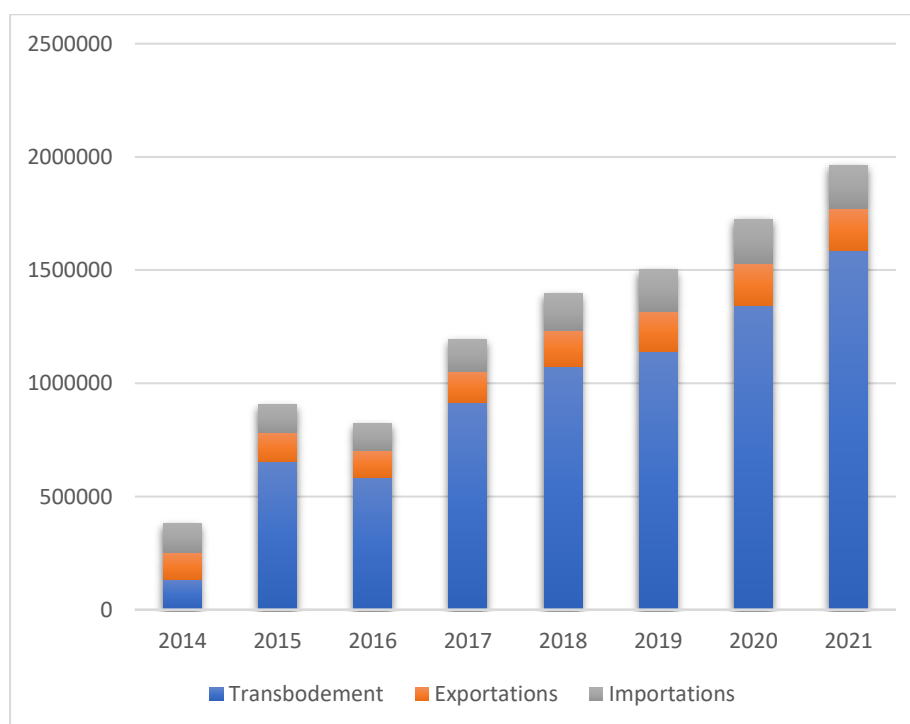
Source : Port autonome de Lomé, 2022

Le Port Autonome de Lomé (PAL) a connu durant ces dix (10) dernières années, une mutation progressive de ses infrastructures. Il s'affiche en 2024 comme le port le plus moderne de la côte Ouest africaine. Il se classe également au quatrième rang des plus importants ports africains, derrière le port de Tanger (Maroc), avec 7,5 d'EVP en 2022, Port-Saïd (Egypte) et Durban (Afrique du Sud) qui a enregistré un volume de 4,2 millions d'EVP la même année.

Cette performance découle d'une volonté politique affichée par le gouvernement togolais et de sa stratégie d'attrait de capitaux à travers les Partenariats Publics/Privés. Durant une période de 10 ans, le Port autonome de Lomé bénéficie de 500 millions d'euros du Groupe Terminal Investment Limited (TIL), la filiale de MSC (Mediterranean Shipping Company). Cet investissement vise à accroître la capacité du port à 4 millions de conteneurs/an. En outre, la réalisation du nouveau terminal de transbordement, mesurant 450 mètres et doté d'un bassin de 15 mètres par Global Terminal Limited (GTL) et China Merchants Group, pour un coût de 324 millions d'euros a significativement augmenté les échanges maritimes du port autonome de Lomé (PAL). Cette hausse est passée de montant de 9 millions en 2014 à 30 millions en 2022.

Depuis sa mise en concession, le Port autonome de Lomé se distingue par une croissance remarquable, comme en témoignent les statistiques récentes sur son activité et le volume de marchandises manutentionnées. Il s'est également engagé dans une simplification des procédures administratives, ce qui permet aux navires de ne rester qu'une journée en moyenne au port. Avec une capacité de traitement de 32 mouvements par heure, le port de Lomé offre des infrastructures modernes, notamment un chenal d'accès de 15 mètres de profondeur et 295 mètres de large. Son bassin porteur dispose d'une surface totale de 80 hectares, tandis que ses trois terminaux (nouveau terminal à conteneurs, ancien terminal à conteneurs et terminal polyvalent) proposent des dimensions variées : 450 mètres de longueur et 15 mètres de profondeur pour le premier, 340 mètres de longueur et 12 mètres de profondeur pour le second, et 340 mètres de longueur et 11 mètres de profondeur pour le dernier. Le terminal du port de Lomé utilise actuellement 11 postes de quai et 26 postes de stockage, dont quatre grues automotrices à portique (Dossou C. I., 2021, p. 202).

Figure 14 : évolution du trafic de marchandises au Port autonome de Lomé ces dix dernières années



Source : Port autonome de Lomé, 2022

Figure 15 : les différents modes de conditionnement des marchandises au Port autonome de Lomé (PAL)



Source : Port autonome de Lomé, 2022

Depuis 2010, le Port autonome de Lomé connaît une progression constante en termes de transbordement, ce qui en fait désormais le plus grand port de transit d’Afrique de l’Ouest. Il est devenu une plate-forme portuaire de plus en plus importante pour les opérateurs en Afrique de l’Ouest depuis le début de la crise de 2011 en Côte d’Ivoire. Le PAL a également su profiter des conjonctions répétitives au Port de Lagos.

En Afrique centrale, outre les ports existants depuis l’époque coloniale, le port de Kribi (Cameroun) bien que nouvellement aménagé est l’un des plus gros investissements portuaires de la façade maritime du golfe de Guinée.

2-1-3-2- La construction du port de Kribi et sa participation dans la mondialisation : symbole d’un Cameroun maritime

Depuis 2010, le Groupe Bolloré Transport & Logistics, la CMA-CGM et le groupe chinois CHEC ont entrepris la construction du port de Kribi (Cameroun), un port en eau profonde qui vise à devenir un centre de distribution et de stockage de premier plan pour la plupart des pays du golfe de Guinée.

Le Port de Kribi ouvre le Cameroun et les pays de son hinterland sur la façade Est de l’Océan Atlantique, dans le golfe de Guinée. Ceci le situe en plein cœur des principales lignes maritimes Nord-sud. Il est situé à 35 Km de la ville actuelle de Kribi dans la localité de Mboro, et construit sur une superficie nette d’environ 15 hectares. Il est adossé sur une réserve foncière de plus de

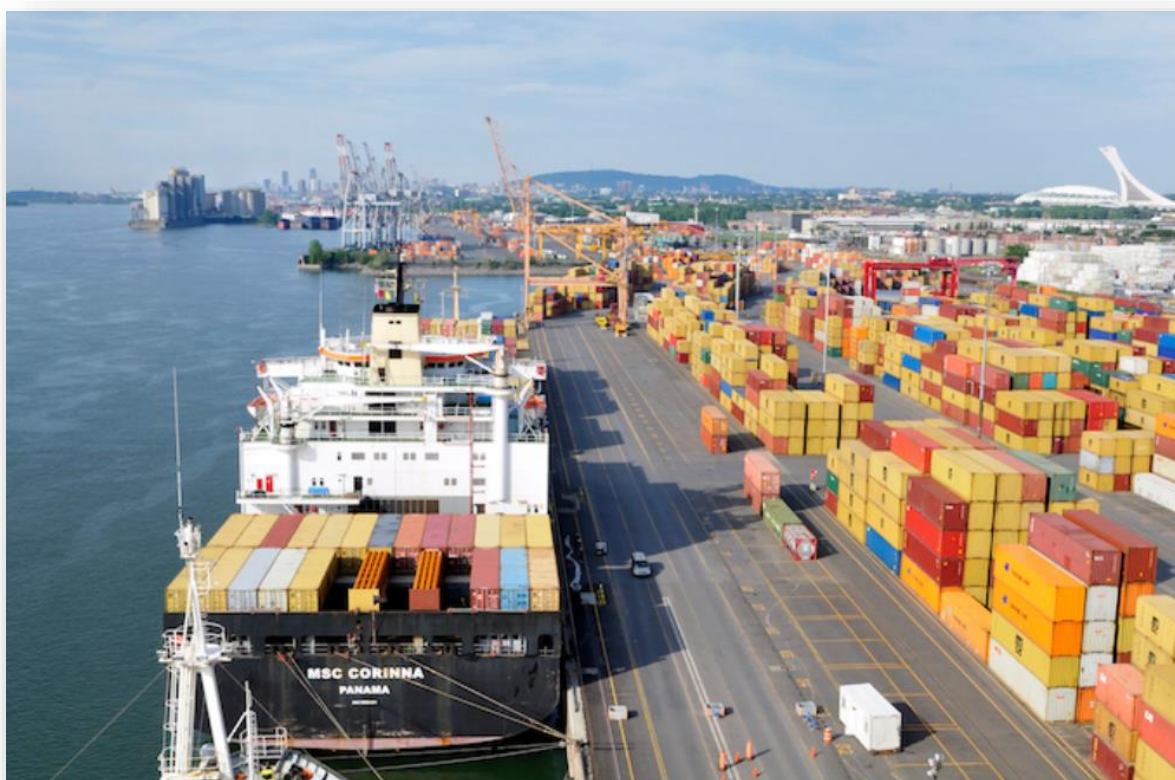
26 000 Hectares qui permettent d'envisager l'extension de ses installations actuelles et l'accueil de nombreuses entités économiques. Un chenal de 650 mètres de long, 200 mètres de large et de 17 mètres de profondeur relie le port à la mer.

Son plan d'eau de manœuvre des navires est constitué d'une zone d'évitage de 600 m de diamètre, et est protégé de la houle dominante par une digue à talus de 1852 m scellé par un musoir. Avec son hinterland immédiat (RCA et Tchad), le Port de Kribi ouvre sur une zone de plus de 2 millions de km² et couvre pas loin 70 millions d'habitants. A un périmètre plus loin, ce sont presque 4 millions de km² et 300 millions de consommateurs qui sont impactés par son activité.

Les experts présentent le port de Kribi comme étant la meilleure infrastructure portuaire sur la côte Ouest africaine (ZANGA, 2020). Avec une capacité de 100 millions de tonnes, le Port de Kribi sera le plus grand port maritime de toute la façade Ouest africaine, en termes de trafic et de transbordement.

Tous ces aménagements sont réalisés entre 2012 et 2040, pour un coût total estimé à 6500 milliards de FCFA. Le port comprendra : un port général avec terminal à conteneurs, un terminal polyvalent, un terminal aluminium et usine y afférent ; un terminal hydrocarbures associés à une aire de stockage et un terminal céréalier ; un terminal méthanier, et une usine de liquéfaction de gaz naturel. A cela s'ajoutera un port de plaisance un port de pêche industrielle et une base navale. L'appontement minéralier situé à Lolabé est prévu pour faire transiter 35 millions de tonnes de minerai de fer par an. Il est également annoncé un trafic d'environ 3,5 millions de m³ de gaz naturel liquéfié (Mbaha J.P et Ba'Aha Etoundi M. L, 2021, p. 143).

Photo 4 : Vue du port de Kribi



Source : Port de Kribi, 2022

Après avoir examiné de près la manière dont les pays du golfe de Guinée se tournent progressivement vers la mer, nous remarquons un changement significatif dans leur relation avec l’océan. Initialement considérée comme un espace vide, cette zone est maintenant devenue un territoire rempli de potentialités, passant d’un lieu redouté à une entité nationale, exploitable et aménageable.

A présent, la prochaine sous partie portera une analyse approfondie des acteurs clés de la maritimisation dans le golfe de Guinée. Bien que certains pays aspirent à un nationalisme maritime, les principaux opérateurs dans cette région sont toujours des entreprises issues des anciennes puissances coloniales, telles que la France.

2-2- Le golfe de Guinée, un espace maritime encore sous contrôle européenne

Depuis les indépendances, l'accès à certaines ressources stratégiques sur la façade Ouest atlantique est resté une préoccupation majeure pour les sociétés nationales européennes. Lors d'une conférence de presse le 5 septembre 1961 le général de Gaulle l'affirmait clairement au sujet du Sahara : « Notre ligne de conduite, c'est celle qui sauvegarde nos intérêts et qui tient compte des réalités. Quels sont nos intérêts ? Nos intérêts, c'est la libre exploitation du pétrole et du gaz que nous avons découvert et que nous découvririons » (Noirot T., 2012, p.539). Cette sous-section met en évidence l'enracinement profond des entreprises françaises dans les économies Ouest africaines.

2-2-1- Les entreprises françaises en Afrique de l'Ouest : coopération ou prédation ?

Quelques mois avant la proclamation des indépendances des colonies d'Afrique de l'Ouest, des négociations entre la France et ses « anciennes colonies » marquent cette période. Formellement, il s'agissait d'un « système de coopération » (Boumama S, 2021, p. 81), négocié de façon bilatérale avec chacune des colonies. Mais comme le souligne Guy Feuer, ces accords étaient, du côté français un projet unique, à une sorte de « grand dessein », qui succédait à la communauté agonisante et qui exprimait une vision politique ordonnée. Alors que du côté africain, à la volonté de rejoindre à une aspiration authentique avec le maintien des liens verticaux tissés par l'histoire et maintenu par une décolonisation amiable (Feuer G, 1973, p.720). Lorsque le Gabon accède à l'indépendance le 17 août 1960, il est un État souverain dont le destin est désormais entre les mains des autochtones. Pourtant, au plan économique, l'ombre de l'ancienne puissance colonisatrice est toujours présente. Les accords de juillet 1960 précisent, en effet, que « *la République française (...) continuera à apporter à la République gabonaise l'aide matérielle (. . .) qui lui est nécessaire pour réaliser les objectifs du progrès économique et social qu'elle s'est fixée* », (Dinzambou R., 2010, p. 195).

Figure 16 : Entre prédation et coopération



Source : Prosper Akuengon, 2016⁴⁶

Grâce aux accords économiques conclus avec ses anciennes colonies africaines, la France bénéficiera durant plusieurs décennies d'un avantage, sinon d'un monopole, pour l'approvisionnement en ressources vitales telles que le pétrole, l'uranium et les minéraux (Noirot T., 2012). De plus, malgré l'indépendance formelle, les entreprises françaises héritées de l'ère coloniale continuent de dominer, voire de monopoliser, certaines industries dans ces pays africains. Par exemple, la Compagnie française de développement des fibres textiles (CFDT) contrôle la production de coton, Rougier gère les ressources forestières, tandis que CFAO s'occupe du commerce et de la distribution en Côte d'Ivoire. On trouve également des plantations de bananes, de café et de cacao, (Noirot T., 2012).

Entre 1996 et 2000, les investissements français ont représenté 23 % des demandes d'autorisation d'investissement, arrivant ainsi en deuxième position, juste après ceux de la Côte d'Ivoire (52 %), et devançant largement les autres nations. Ces chiffres témoignent de la forte présence économique française en Afrique. La Société française Bouygues en Côte d'Ivoire,

⁴⁶ <https://africtelegaph.com/blog/2016/10/07/accords-post-coloniaux-france/>

qui a longtemps contrôlé le secteur de l'électricité et de la distribution d'eau, détient encore des parts importantes, alors qu'au Gabon, le groupe français Veolia quitte à peine le pays (en 2019) après 20 ans de présence. Le Gabon est d'ailleurs l'un des rares pays de la côte Ouest africaine où la Société française n'est pas présente. Quel rôle joue la France dans des domaines cruciaux comme l'industrie pétrolière et minière au Gabon ?

2-2-1-1- Le secteur pétrolier et minier

Selon Philippe Hugon (2007), les enjeux majeurs pour la France en Afrique concernent principalement le secteur pétrolier. En effet, outre ses partenaires traditionnels, le géant pétrolier total est fortement implanté en Angola et au Nigeria (deuxième compagnie pétrolière du pays). De plus, un cinquième de l'approvisionnement en pétrole de la France provient d'Afrique (Hugon P, 2007, p. 55) et la moitié du pétrole français est exporté depuis le Nigeria.

Cette dépendance énergétique africaine reflète bien la célèbre maxime attribuée au président gabonais Omar Bongo : « *L'Afrique sans la France, c'est comme une voiture sans conducteur ; la France sans l'Afrique, c'est comme une voiture sans essence* », (Noirot T., 2012). Pour reprendre Frédéric Munier, la France bénéficie d'un ancrage historique en Afrique avec son ancienne compagnie d'État, Elf, qui a véritablement servi les intérêts français autour du pétrole africain à tel point que Loïk Le Floch Prigent, PDG d'Elf de 1989 à 1993, pouvait affirmer qu'« *aucun évènement dans les pays pétroliers, en particulier en Afrique, n'a pu survenir dont l'origine ne soit pas Elf* ». Ainsi, la compagnie pétrolière a bénéficié de l'exclusivité de l'exploitation pétrolière notamment au Gabon, au Congo, au Cameroun (Munier F, 2016).

En 1961, au Gabon, la Société des pétroles d'Afrique équatoriale française (SPAEF) devient la Société des Pétroles de l'Afrique équatoriale (SPAFE), Elf-SPAFE en 1968, Elf-Gabon en 1973, puis Elf Total-Gabon depuis la fin des années 2000, (Dinzambou R., 2010, p. 202). Le groupe Elf dont les parts ont été racheté par Total a longtemps demeuré la plus importante entreprise pétrolière du pays ; malgré l'ouverture du marché à d'autres investisseurs. A titre d'exemple, en 1984 les productions de Shell-Gabon et d'Amoco sont respectivement de 1,4 et 1 millions de tonnes, tandis que celle d'Elf-Gabon culmine à 6,3 millions de tonnes 295 soit plus du double des deux autres réunies⁴⁷.

⁴⁷ Ibid.

2-2-1-2- Le secteur minier au Gabon

Dès 1949, les géologues français mettent en valeur l'uranium du Gabon, situés dans la Province du haut-Ogooué. Comme le souligne Ruffin Dinzambou, ce minerai était en totalité exporté en France, où il renforçait l'industrie nucléaire d'après la seconde guerre mondiale.

Son exploitation ne débute qu'en 1958 avec une entreprise française, la COMUF, filiale française de la COGEMA et s'est achevée en fin 1999 ; après quarante ans d'exploitation. En outre, les prospections de manganèse débutent dans le Haut-Ogooué en 1945 par le Bureau minier France d'Outre-mer (BUMIFOM). Elles débouchent sur la constitution de la Compagnie minière de l'Ogooué (COMILOG) en 1953, entreprise à capitaux majoritairement français (51%), qui a le monopole de l'exploitation du manganèse, deuxième source de richesse du pays après le pétrole. La COMILOG, filiale du groupe ERAMET est toujours présente au Gabon. Avec un chiffre d'affaires de 625 milliards de CFA en 2022, le groupe français est l'entreprise à avoir enregistré le plus important chiffre d'affaires au Gabon, selon le classement du jeune Afrique 2023⁴⁸.

⁴⁸ Olivier Chicheportiche, 2024, Bolloré, Colas, Eramet, Total... de nombreuses entreprises françaises sont présentes au Gabon.

[https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/bollore-colas-eiffage-total-de-nombreuses-entreprises-francaises-sont-presentes-au-gabon_AV-202308300375.html#:~:text=Selon%20un%20classement%20%C3%A9tabli%20par,de%20francs%20CFA\)%20devant%20Total%C3%A9nergies.](https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/bollore-colas-eiffage-total-de-nombreuses-entreprises-francaises-sont-presentes-au-gabon_AV-202308300375.html#:~:text=Selon%20un%20classement%20%C3%A9tabli%20par,de%20francs%20CFA)%20devant%20Total%C3%A9nergies.)

Conclusion chapitre 1

Ce chapitre nous a permis de comprendre l'évolution des rapports entre les sociétés Ouest africaines et leur environnement marin. La période comprise entre le VII et le XVe siècle est marquée par l'émancipation des organisations politiques africaines formées sur la partie Ouest au sud du désert du Sahara. Il s'agit notamment du royaume de Soninké au Ghana, du Fouta Toro, de l'Empire malien, de l'Empire songhaï... Ces empires ont vu le jour pour et par le commerce et la priorité était portée vers la protection des routes commerciales transsahariennes et au maintien du monopole des échanges entre l'Afrique du Nord et le Sahel. On pouvait tout de même compter quelques regroupements sur la côte, tels que le décrit si bien Jean Chaussade, dont les pratiques de pêches et de navigation ne font plus aucun doute. Les traditions maritimes Ouest africaines étaient centrées sur la pirogue, qui se manœuvrait par la pagaie ou mue par une voile.

Or, l'arrivée des Portugais sur les côtes Ouest-africaines au XVe siècle a entraîné une nouvelle dynamique sur la côte Ouest africaine. Elle a favorisé l'ouverture d'un commerce transatlantique, ce qui a permis aux sociétés africaines de diversifier leurs échanges, mais aussi d'introduire de nouveaux produits de consommation. Au-delà de la mer comme espace de ressources et de navigation, elle est devenue un lieu d'échange et de marché.

Cependant, à cause de la traite négrière, qui débute au XVIIIe et se poursuit jusqu'au XIXe siècle, cette nouvelle perception va changer. La mer, lieu du marché, devient l'espace du non-retour, l'endroit qu'il faut éviter. Les chercheurs comme Michel Desse et Albert-Didier sont d'accord pour dire que c'est à cette période que les Africains ont commencé à voir la mer comme un endroit où ils devaient faire preuve de méfiance.

Si les sociétés ont marqué un éloignement avec la mer, les nouveaux États indépendants, quant à eux, ont exprimé la volonté d'une indépendance maritime également. La mondialisation des échanges par voie maritime et la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer avec la mise en place des ZEE ont impulsé cette perception. Nous nous apercevons des créations tous azimut des compagnies nationales le long de la côte Ouest africaines, des découvertes majeures en offshore profond, et des investissements importants dans le développement des ports. Ceux-ci étaient seulement des wharfs durant l'ère coloniale. Tous ces éléments représentent le début d'une intégration de la mer dans les économies nationales.

Chapitre 2 : Les littoraux du golfe de Guinée : des nouveaux espaces d'appropriation et de recomposition territoriale à l'ère de la mondialisation

Depuis une vingtaine d'année, 60% de la population mondiale vit à proximité des côtes, dans une bande de 100 km (Corlay J-P, 1995, p. 247). Ainsi, pour reprendre Daniel Noin (1999), dans de nombreux pays, la ville principale est en bordure de mer ; il en est ainsi de Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Casablanca, Dakar, Jakarta, Lagos, Manille, Shanghai, Sydney et de dizaines d'autres villes (p. 65). Cette attraction qui s'exerce fortement sur les populations dans l'ensemble du monde débute en Europe dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, avant de connaître une accélération au cours de la période des « trente glorieuses » (Noin D, 1999, p. 65, Corlay J-P, op cit).

Que l'on soit en Europe, en Asie ou en Afrique, les littoraux, constituent des milieux riches et attractifs pour un large éventail d'activités, compte tenu de la diversité de leurs biotopes marins et côtiers ainsi que de la multiplicité des possibilités économiques offertes par leur environnement (Gohourou F., Audebert C., et Ahua E. A., 2022, p. 1). Ainsi, le littoral présente des multiples particularités qui en font un espace géographique à part (Chadenas C. et *all*, p. 57). Pourtant, jusqu'au 18^e siècle, les termes employés pour parler de cette limite entre la terre et la mer sont d'abord rive et rivage de la mer, (Herbert V, 2006, p. 54).

Pour reprendre la pensée de Céline Chadenas et *all* (2009), Sur l'interface entre la terre et la mer, il est de fait original, tant du point de vue de la richesse et de la biodiversité unique de ses milieux naturels, que par l'ampleur et l'intensité de la pression humaine qui s'y exerce (p.57). Nous pouvons retrouver cette vision élargie du littoral dans la perception de Bernard Bousquet (1990). En effet, au lieu de se limiter à présenter le littoral comme un interface terre-mer, la prise du littoral dans les travaux géographiques doit pouvoir intégrer quatre aspects : le **littoral de nature**, qui est le résultat de sa forme naturelle. Il constitue un espace de contact entre la mer et la terre (1). Deuxièmement, le **littoral d'œkoumène**, caractérisé par une perte de la valeur écologique de ces espaces côtiers face à une forte anthropisation. Troisièmement, le **littoral d'institution**. En effet, de l'espace naturel à l'espace habité, le littoral devient depuis le XVII^e siècle un espace de droit, entre le privé côté terre et le public côté mer. Le littoral est ainsi scindé par des limites non naturelles, relevant du cadre institutionnel. Enfin, l'auteur définit une quatrième dimension du littoral, propre aux géographes : le **littoral-monde**. Il se compose d'une bande naturelle, occupée et transformée d'un monde du vide à un monde de trop plein. Par conséquent, le littoral devient la bande territoriale, un patrimoine de l'humanité.

Notre analyse sur les espaces littoraux du golfe de Guinée et leurs transformations depuis la période des indépendances se veut d'une approche globalisante. En analysant ce littoral sur plusieurs échelles, du golfe au pays et à la ville côtière, ce chapitre examine les différents facteurs qui ont conduit à la littoralisation dans la région, puis s'attarde sur les mécanismes clés qui ont contribué à l'appropriation du littoral et à la perception de la mer comme espace de prolongement.

Section 1 : Le golfe de Guinée, un espace marqué par une forte croissance démographique depuis 1960

Au cours du XIXe et XXe siècle, les dynamiques sociales en Afrique ont été tantôt accélérées, stoppées ou détournées. Les conflits armés ont profondément marqué le continent, entraînant la mort de nombreux soldats, de porteurs épuisés, ainsi que la disparition de villages entiers, anéantis par la famine ou la maladie (Mbokolo E, 1992, p. 247). Ces bouleversements ont fragilisé davantage une population déjà affaiblie par la traite négrière⁴⁹.

Au tournant des indépendances, les anciennes colonies occidentales africaines se caractérisaient par une densité démographique extrêmement faible. En 1960, l'Afrique de l'Ouest ne comptait que 12 millions d'habitants, dispersés dans 298 villes distinctes (Carte 18). L'espace séparant ces cités s'élevait en moyenne à 43,52 kilomètres. Parmi les principales métropoles côtières, celles ayant connu la croissance la plus significative à cette époque étaient Lagos (823 000 habitants), Port Harcourt (371 000 habitants), Accra (338 000) et Abidjan (225 000).

En Afrique centrale (hors Angola), on pouvait compter encore beaucoup moins d'habitants, soit 2 850 000. Ces populations étaient réparties dans 73 agglomérations, avec une distance moyenne de 128 km entre les villes. À cette époque, les plus importantes étaient Kinshasa (452 000 habitants), Douala (128 000) et Pointe-Noire (68 000 habitants). Sur la côte Ouest africaine, aucune ville ne dépassait 1 million d'habitants.

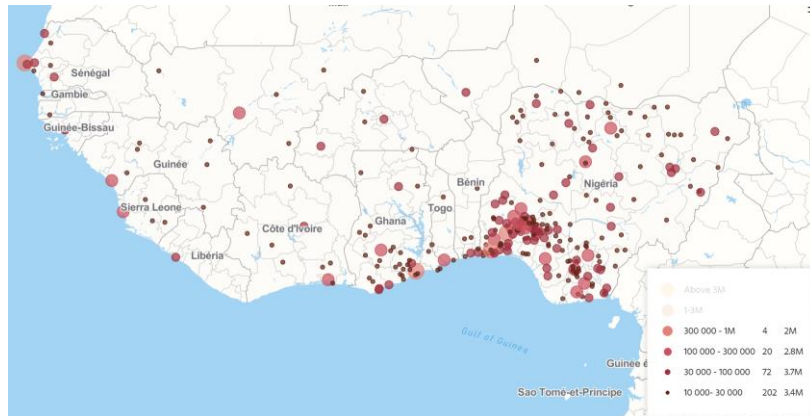
Cependant, la période des indépendances se caractérise par une accélération de la population en Afrique en général. Les changements dans les dynamiques démographiques de la région ont connu leur essor dans les années 1980 et 1990, et se sont diversifiés entre les sous-régions et les pays. Malgré les diminutions souvent notables de la mortalité, ainsi que quelques premiers ralentissements de la fécondité, suite à la transition démographique, ceci n'a pas entraîné le recul du rythme d'augmentation des populations (Tabutin D et Shoumaker B, 2002, p. 169).

⁴⁹ Ibid

Les carte 18 et 19 montrent cette évolution de la population en Afrique. Les premières présentent l'évolution de l'occupation des villes sur la côte Ouest-africaines entre 1960 et 1990. Tandis que les secondes montrent l'évolution totale de la population dans le golfe de Guinée.

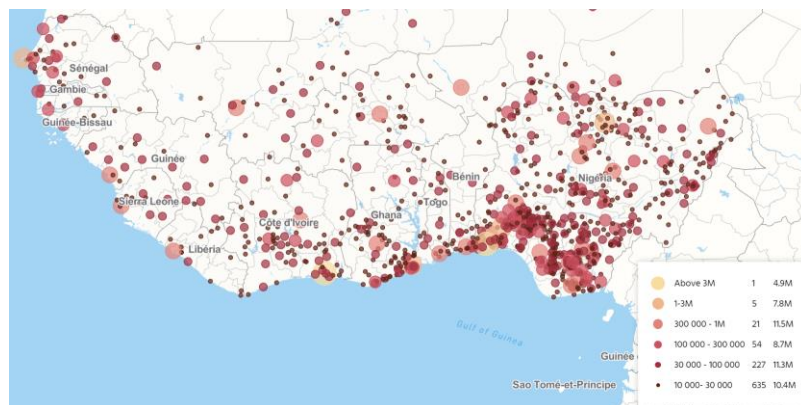
Carte 18 : Evolution des populations des villes en Afrique de l'Ouest entre 1960 et 1990

Carte 18 a : Les villes Ouest africaines en 1960



Source : Africapolis

Carte 18 b : Les villes Ouest africaines en 1990



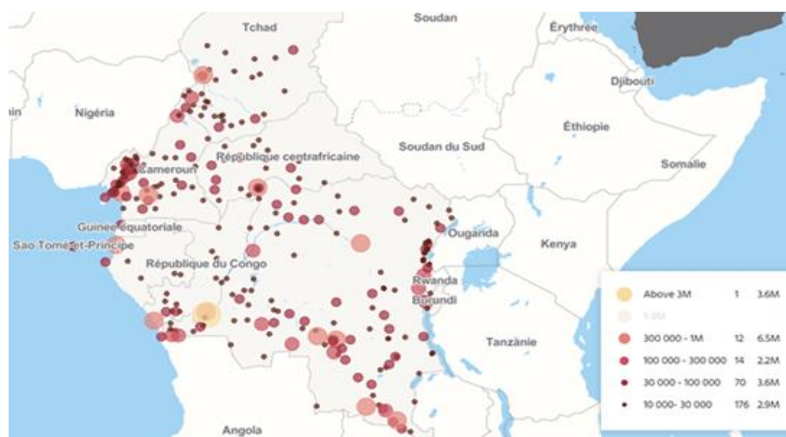
Source : Africapolis

Carte 18 c : L'occupation des villes en Afrique centrale en 1960



Source : Africapolis

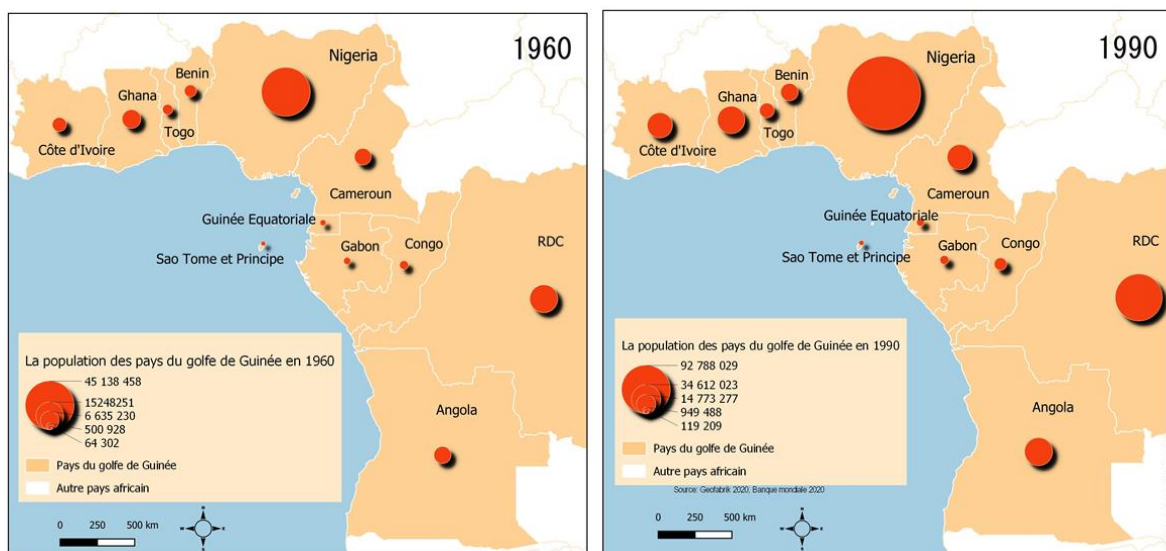
Carte 18 d : L'occupation des villes en Afrique centrale en 1990



Source : Africapolis

Au cours de la période allant de 1960 à 1990, les villes d'Afrique de l'Ouest ont subi d'importantes transformations. Les villes se sont considérablement urbanisées, ce qui a entraîné l'émergence des mégapoles telles que Lagos et de Kinshasa.

Carte 19 : Evolution de la population totale des pays du golfe de Guinée entre 1960 et 1990



Le littoral du golfe de Guinée est bordé par douze pays, depuis la Côte d'Ivoire jusqu'à l'Angola, formant une vaste région densément peuplée. Avec environ 450 millions d'habitants, cette zone couvre environ 6,4 millions de kilomètres carrés, soit une densité de population d'environ 70 habitants par kilomètre carré.

Cette région est caractérisée par une grande diversité, abritant deux géants démographiques : le Nigeria (200 millions d'habitants) et la République démocratique du Congo (86 millions d'habitants). Elle comprend également des pays comptant plus de 20 millions d'habitants, telle

que le Ghana, l'Angola, le Cameroun et la Côte d'Ivoire. On y trouve aussi des pays relativement peuplés, comme le Bénin, le Togo et le Congo-Brazzaville, avec des populations oscillantes entre 5 et 12 millions d'habitants. Enfin, on y rencontre des pays à faible densité de population, dont les effectifs ne dépassent pas les 3 millions d'habitants, comme le Gabon, la Guinée équatoriale et São Tomé-et-Príncipe.

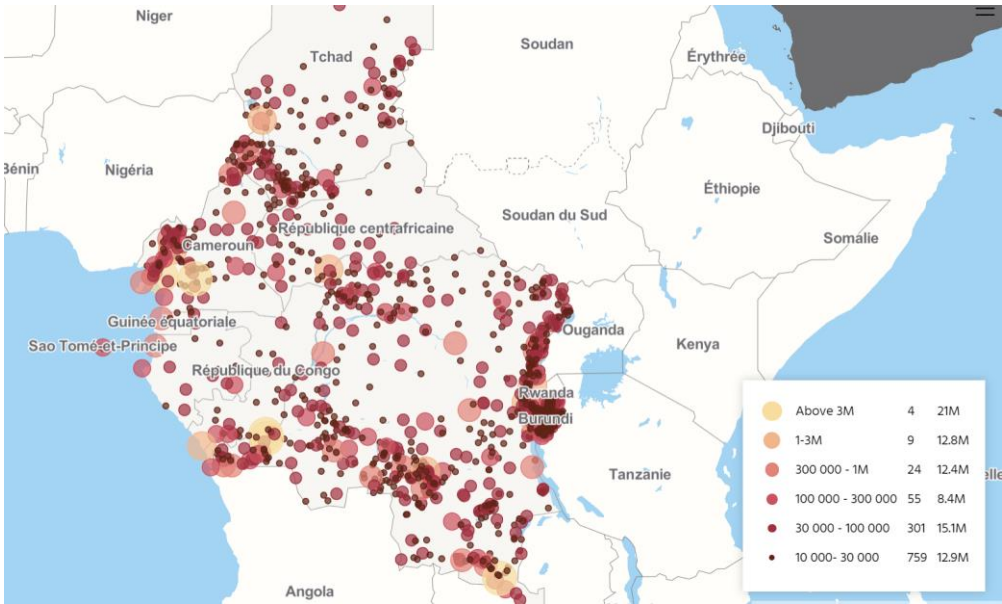
Ainsi, le golfe de Guinée, qui ne représente que 17 % du continent africain en termes de superficie, loge 33 % de la population totale de l'Afrique en 2020.

Carte 20 : La densité de la population Ouest africaine (2020)



Source : Africapolis

Carte 21 : La densité de la population d'Afrique centrale (2020)



Source : Africapolis

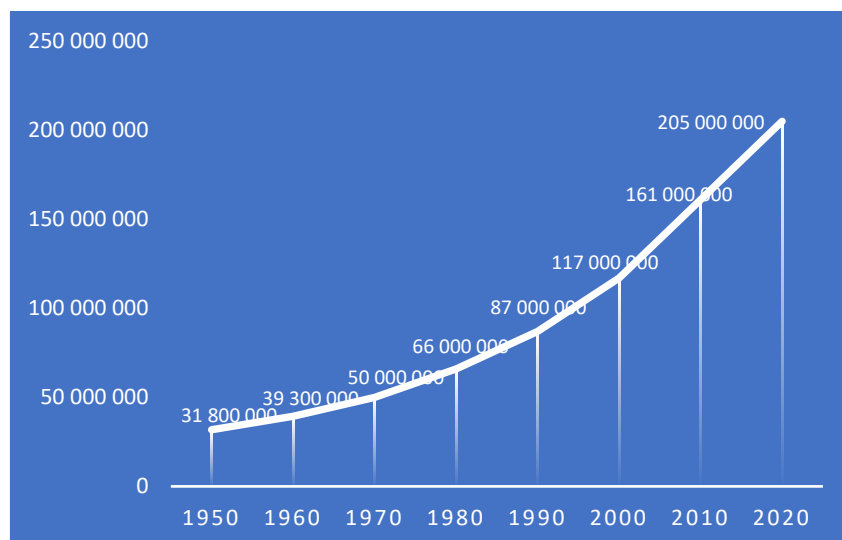
Les habitants de l’Afrique de l’Ouest font face à une saturation foncière (Courtin F. et Guengant J-P, 2011, p. 256). En effet, en 2010, l’Afrique de l’Ouest comptait déjà 17 villes dépassant le seuil du million d’habitants, dont huit se trouvaient au Nigeria. De plus, la population devrait continuer à croître rapidement, avec une estimation de sa taille en 2050 située entre 550 et 700 millions (selon les mêmes sources). Ce phénomène démographique, combiné aux changements observés dans la répartition et l’apparence des territoires au cours du XXe siècle, pourrait entraîner des difficultés, surtout compte tenu de la forte instabilité climatique actuelle (AMMA, 2009).

1-1- Les dynamiques de peuplement au Nigéria

1-1-1- Le Nigéria, le mastodonte démographique

Le Nigéria est le pays le plus peuplé d’Afrique et occupe la 7e place mondiale en termes de population avec environ 200 millions d’habitants. Il est également un géant urbain, avec environ 100 millions de personnes vivant en zone urbaine (soit la moitié de la population Ouest africaine et presque le double de la population urbaine de l’Égypte et de l’Éthiopie combinées). Le pays compte plus de 1 200 agglomérations de plus de 10 000 habitants, dont 12 métropoles de plus d’un million d’habitants : Lagos, Onitsha, Kano, Ibadan, Uyo, Abuja, Port Harcourt, Aba, Benin City, Kaduna, Nsukka et Maiduguri. Ces 12 métropoles abritent ensemble environ 40 millions de personnes (selon Africapolis 2015), dont la plus grande est Lagos, une ville côtière du golfe de Guinée qui compte plus de 3 millions d’habitants en 2020.

Figure 17 : évolution de la population du Nigéria



Source : Africapolis, 2021

dénombrer environ 390 villes avec une population comprise entre 30 000 et 500 000 habitants, représentant ainsi 35 millions d'âmes, (Africapolis, 2020). Ces villes constituent un enjeu crucial pour le développement, grâce à leur masse démographique qui permet de justifier des investissements dans des infrastructures telles que des hôpitaux régionaux, des universités ou encore des réseaux de transport⁵⁰. Il est intéressant de noter que le Nigeria est un véritable colosse urbain, puisque près de 100 millions de personnes y résident en milieu urbain, soit la moitié de sa population.

1-1-2- La croissance démographique et l'étalement urbain dans la ville de Lagos

Avec plus de 20 millions d'habitants en 2020, Lagos est la deuxième ville la plus peuplée d'Afrique après Le Caire (Egypte), (figure 19). Constitué d'un ensemble d'îles dans la lagune du golfe du Bénin, la Capitale nigériane n'était composée que de 700 000 habitants en 1960. Comme Abidjan, Lagos est un port de lagune, né dans un site insulaire et développé sur la rive occidentale de la lagune, d'Apapa, au Sud, à Ikeja (aéroport international) et Agege, au Nord⁵¹.

Carte 22 : Localisation de la ville de Lagos



Source : Viviane Forzon, 2017

⁵⁰ Ibid

⁵¹ Larousse, encyclopédie en ligne, <https://www.larousse.fr/encyclopedie/ville/Lagos/128439>

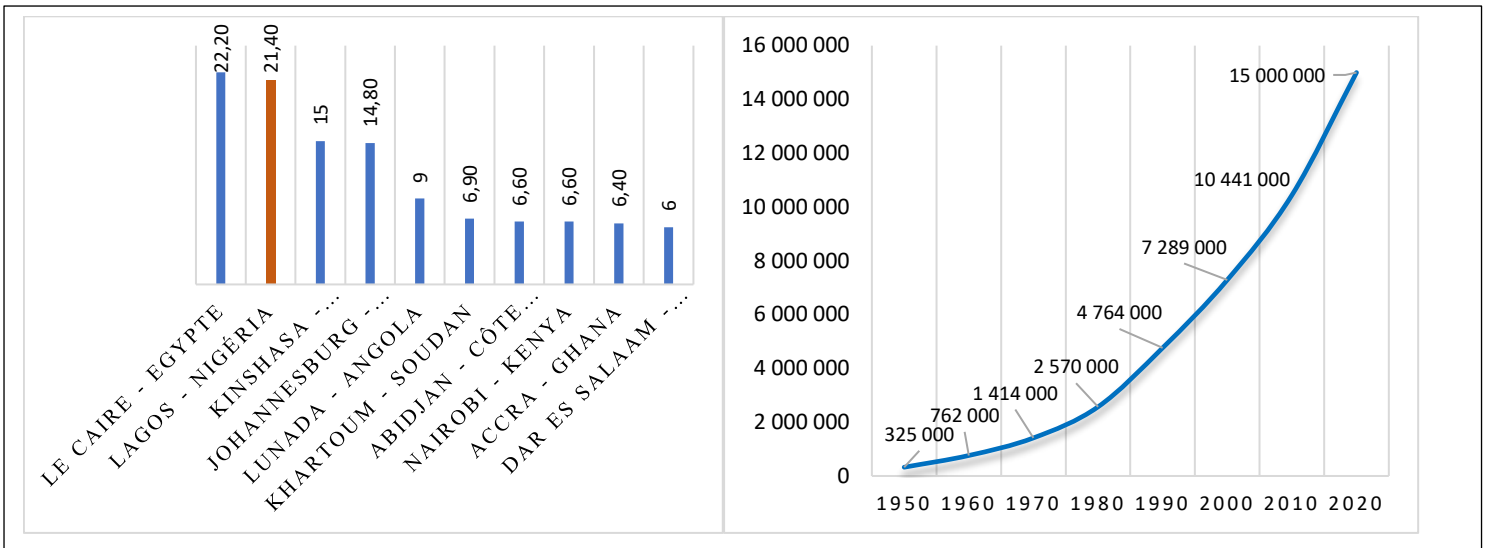
La ville s'étend sur 15 km d'Est en Ouest, et près de 30 km du Sud au Nord. C'est le premier port du Nigeria, avec un trafic de 30 Mt (dont environ 90 % d'hydrocarbures). Un important complexe portuaire, commercial et industriel a été construit à une cinquantaine de kilomètres à l'Est de Lagos, dont le port est toujours engorgé. Lagos est aussi le premier centre industriel, la grande place commerciale, la ville de commandement politique, social et culturel (université) du pays. La capitale fédérale a été officiellement transférée en 1982 au cœur du pays, à Abuja⁵².

Chaque année, la ville de Lagos accueille près de 800 000 nouveaux habitants. Lagos est un monstre urbain dont l'ombre s'étend sur 115 kilomètres d'est en Ouest et 55 kilomètres du nord au sud. La ville se situait originellement sur Lagos Island, mais s'est depuis étendue vers l'Ouest de la lagune de Lagos, sur le continent, au gré d'un étalement urbain au rythme stupéfiant. (José et Salmon, 2016).

Cette urbanisation croissante se manifeste particulièrement bien à travers Lagos, plus grande ville nigériane, qui a triplé en superficie depuis 1980 (figure 19) et compterait aujourd'hui plus de 23 millions d'habitants, soit 100 fois plus qu'en 1960. En 2050, selon les Nations Unies, la population urbaine approchera les 300 millions d'habitants sur un total de 450 millions d'habitants, soit un taux d'urbanisation de près de 70 %. En 2075, selon Global Cities Institute, le Nigeria comptera 10 villes de plus de 5 millions d'habitants. Face à cette forte croissance urbaine et à un déficit d'investissement dans les infrastructures, toutes les villes nigérianes font face à des problématiques en termes de transport, aménagement urbain, smart City, eau, déchets et électricité. Lagos, avec ses dimensions imposantes, est confrontée à une série d'enjeux urbains actuels. Elle se distingue cependant par son énergie intérieure, cherchant activement à résoudre ces problèmes, en particulier grâce au développement des investissements privés. Contrairement aux villes moins importantes, qui ont tendance à compter principalement sur l'aide financière extérieure.

⁵² Larousse op cit.

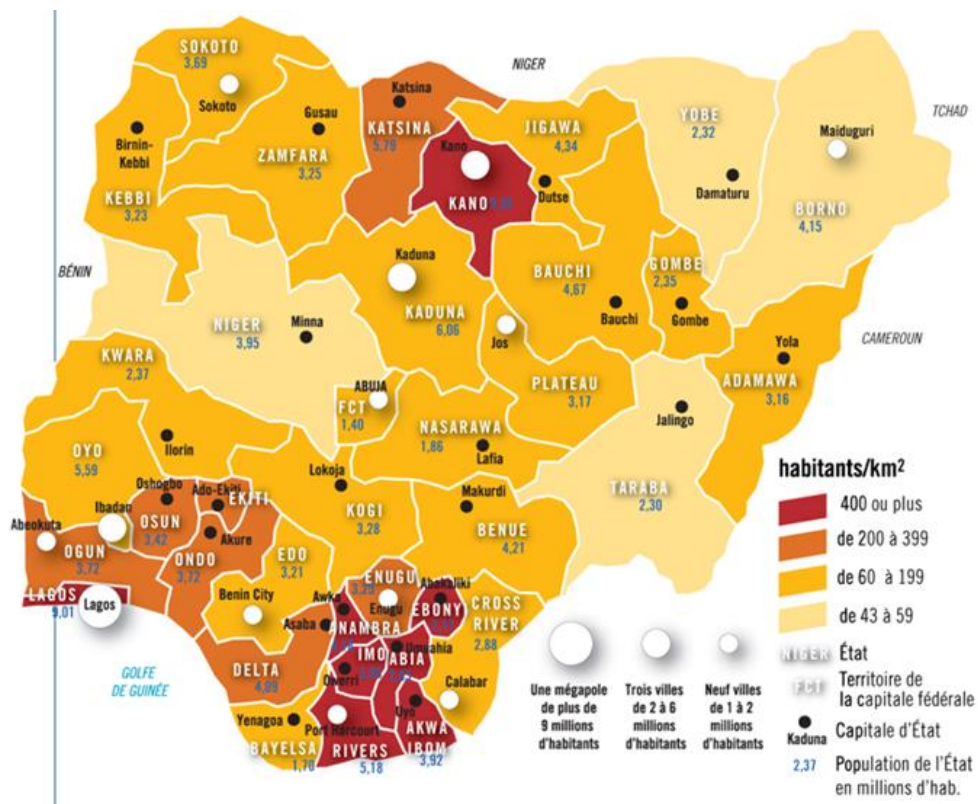
Figure 19 : Evolutions de la population dans la ville de Lagos



Source : Statista⁵³ 2023 et Africapolis 2020

La carte ci-dessous met en évidence le poids démographique de la ville de Lagos par rapport à la population totale du Nigéria.

Carte 23 : Répartition démographique au Nigéria



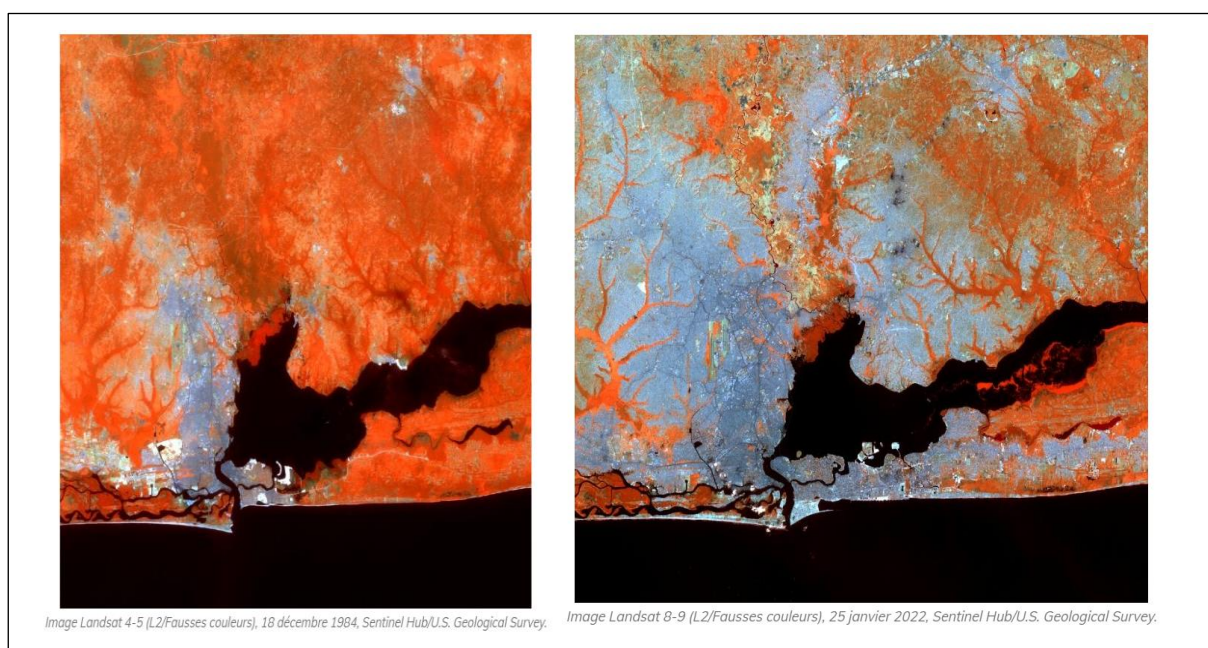
Source : Emmanuel Igah, 2007

⁵³ <https://fr.statista.com/statistiques/1459086/classement-villes-plus-peuplees-afrique/>

La géographie de territoires au Nigéria présente Lagos, de loin le plus petit Etat du pays, avec une superficie de 3 577 km². Paradoxalement, c'est l'Etat le plus peuplé, impulsé par la ville du même nom. Dans l'ensemble, la population nigériane se concentre dans le golfe de Bénin, entre l'Etat de Lagos, au Sud-Ouest et les Etats de Anambra, Imo, Abia, Ebony, Rivers et Akwa. Ces Etats sont les plus peuplés du pays, avec plus de 400 habitants/ km². Toutefois, en termes de superficie, à l'exemple de Lagos, il s'agit des plus petits Etats du pays. Le nord du Nigéria est moins densément, à l'exception de l'Etat de Kano.

Par ailleurs, la faible maîtrise de l'urbanisation dans la ville de Lagos complique toute planification urbaine. 70% de la population vivrait dans des bidonvilles, dans une ville particulièrement vulnérable au changement climatique et à la montée des eaux, avec un système de drainage défaillant engendrant de fréquentes inondations⁵⁴.

Carte 24 : L'étalement urbain de la ville de Lagos entre 1984 et 2022



Source : Gwénaelle Regier, 2021

Sur ces images en fausses couleurs (mise en évidence de l'infrarouge) réalisées par Gwénaelle Regier (2021), les espaces urbanisés sont en gris. Les espaces en noir correspondent aux surfaces en eau, ceux en orange à de la végétation, tandis que les espaces en vert/turquoise correspondent généralement à des cultures ou à du sol nu. En comparant les deux images satellites, on observe un étalement urbain marqué entre 1984 et 2022 (extension des zones

⁵⁴ Agence France Trésor, 2023, Nigéria.

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/NG/presentation-des-etats-federes-du-nigeria>

grises). Cet étalement de la ville est relatif à sa croissance démographique. La métropole de Lagos donne a priori le sentiment d'être un gigantesque magma chaotique. Le dernier plan d'urbanisme digne de ce nom date de la période coloniale, et il n'a jamais vraiment fait l'objet d'une application (Pérouse de Montclos, M-A, 2015, p. 12).⁵⁵ A cet effet, il est important de s'interroger sur les facteurs déterminants de l'expansion démographique de la ville de Lagos. Nous tâcherons de répondre à cette question dans la sous-section suivante.

1-2- Les facteurs déterminants l'émergence des villes sur le littoral

1-2-1- Les facteurs historiques : Lagos une ville ancienne

Lagos a été découvert en 1472 par le portugais Rui de Sequeri qui l'a surnommé Lac de Curamo. La ville de Lagos a été le principal port de départ des expéditions portugaises le long des côtes d'Afrique. En 1851, les colons britanniques ont conquis la ville pour mettre fin à la traite négrière. La découverte des propriétés industrielles du palmier à huile, dont le Sud-Ouest du pays regorge, propulse son rôle dans le commerce intérieur du Nigeria. En moins d'un demi-siècle, ses désignations successives comme capitale d'un nouveau protectorat du Nigeria du Sud (1906), de la colonie et protectorat du Nigeria (1914) et de la République fédérale du Nigeria (1960) confirmeront cette montée en puissance. (D. Lamoureux, 2015, p. 118)⁵⁶.

Comme le fait remarquer Laurent Fouchard (2010), la raison était principalement financière : le port et l'industrialisation croissante de Lagos fournissaient d'importantes ressources à l'État nigérian (Fouchard L., 2010)⁵⁷. Bien que Abuja ait été érigée en capitale politique en 1991, la ville planifiée n'a pas suffi pour relayer Lagos au statut de seconde ville. Avec 86,5 %, Lagos reste de loin le premier État du Nigéria le plus récipiendaire des capitaux étrangers ; contre 12,5 % pour Abuja⁵⁸.

⁵⁵ Marc-Antoine Pérouse de Montclos, 2015, « Le Nigéria, une puissance émergente ou un Etat failli ? », Hérodote, n°159, pp 6-12

⁵⁶ David Lamoureux, 2014, « Comprendre l'organisation spatiale de Lagos, 1955-2015 », n°159, pp 112-125.

⁵⁷ Laurent Fouchard, « Lagos, Koolhaas and Partisan Politics in Nigeria », vol 35. 1, International journal of urban and regional research, pp 40-55.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-2427.2010.00938.x>

⁵⁸ Agence France trésor, 2021, Abuja : la ville nouvelle.
<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2021/04/29/abuja-la-ville-nouvelle#:~:text=Abuja%2C%20de%20par%20son%20statut,86%2C5%25%20du%20total.>

1-1- les facteurs économiques

Le produit intérieur brut (PIB) de Lagos dépasse celui du Maroc et représente un quart de l'ensemble national. Il est comparable aux combinés du Sénégal, de la Côte d'Ivoire et du Ghana⁵⁹. Lagos domine également sur plusieurs aspects : elle génère plus de la moitié des emplois et de la valeur ajoutée dans le secteur manufacturier⁶⁰. Elle attire environ 70 % des investissements. Elle perçoit un tiers des recettes globales et compte actuellement 10 000 millionnaires américains. En outre, avec 50 % de sa population qui a accès à Internet, Lagos héberge le premier écosystème de startups en Afrique⁶¹.

Lagos est la plateforme logistique et commerciale du pays :

- Le port se situe au 4e rang en Afrique. En cours de construction par l'entreprise singapourienne Tolaram, un nouveau port en eau profonde à Lekki permettra de régler le problème à compter de 2020⁶².
- L'aéroport international de Lagos, qui a accueilli 3 millions de passagers en 2018, représente trois quarts des entrées et sorties internationales du pays⁶³.
- Nombre d'industries, autrefois dynamiques dans le nord, ont déménagé dans la très entreprenante banlieue d'Agbara ; les startups, les NTCI et les médias ont opté pour Yaba, où, notamment, Facebook vient de dévoiler son premier espace hub en Afrique en partenariat avec Co-Creation Hub. 45 % de la main-d'œuvre qualifiée du Nigéria se trouve à Lagos, où le niveau d'illettrisme est le plus bas du pays⁶⁴.

L'étude réalisée en 2006 par le Professeur Okuneye et all, sur les mobilités à Lagos (bien qu'elle soit déjà ancienne) reste tout de même révélatrice. 60% du total des personnes interrogées dans le cadre cette étude étaient soit des étudiants, chômeurs ou des agriculteurs dans leurs région d'origine. Une fois à Lagos, l'agriculture n'était plus un choix professionnel, vu la diversité des perspectives professionnelles qu'offre la ville. Plus de 80 % des jeunes gagnaient moins de 5 000 nairas avant de s'installer à Lagos et plus de 70 % gagnaient des revenus supérieurs à 20 000 nairas après avoir migré à Lagos (Okuneye P. A., 2006, p. 26). Peu importe l'année, les

⁵⁹ Agence France trésor, 2021. Lagos : la ville excellente

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2021/04/29/lagos-centre-d-excellence>

⁶⁰ Ibid

⁶¹ Ibid

⁶² Ibid

⁶³ Ibid

⁶⁴ Ibid

considérations économiques sont les facteurs prépondérants dans la décision des populations rurales d'émigrer dans des villes africaines et à Lagos en particulier.

Dans l'exemple du Nigéria, la ville de Lagos est de loin la principale ville nigériane, que ce soit du point de vue démographique ou économique. Elle est de loin la ville la plus peuplée du pays, avec ses 15 millions d'habitants en 2020. Sa dimension historique et son poids économique dans le PIB du pays contribuent à l'accroissement de sa population.

Par ailleurs, avec le cas du Gabon, nous allons montrer une polarisation de la croissance entre les deux principales villes du pays : Libreville et Port-Gentil. Si Libreville domine largement du point de vue démographique, ces deux villes du littoral gabonais constituent la partie la plus abritée et la plus importante du pays. Comment cette polarisation se caractérise-elle dans le pays ? Quels sont les facteurs déterminants ?

1-3- Le littoral du golfe de Guinée : un espace soumis à une forte polarisation de la croissance. Le cas de Libreville et Port gentil

À l'échelle planétaire, l'attrait des mers et des côtes connaît à l'aube du troisième millénaire une véritable embellie. Ce tropisme côtier s'exprime à travers de métropoles portuaires qui ont depuis longtemps dépassé le simple niveau « fonctionnel » qui les vit naître (Miossec A, 2011, p. 5). À l'heure actuelle, la littoralisation de l'économie mondiale, le développement des échanges maritimes à courte et moyenne distance, et la construction de liens fixes (ponts ou tunnels) contribuent à intégrer pleinement certains littoraux et leurs espaces marins adjacents à l'écoumène densément occupé (Corlay J-P, 1995, p. 249). Espace de polarisation de la croissance, les villes du littoral et leurs périphéries connaissent un processus continu de changement et de réajustement de leurs différentes parties qui se sont développées spontanément ou dont la planification s'est faite selon diverses conditions socio-économiques et politiques à différentes périodes (Noaime E, 2016, p.7).

Espace de rupture à la fois économique et démographique par rapport à l'intérieur du pays, le littoral du Gabon est représenté par Libreville et Port-Gentil qui sont les deux principaux pôles d'attractivité du pays. De ce fait, quels sont les facteurs géographiques et économiques qui contribuent à la croissance polarisée sur le littoral gabonais ? Et quelles sont les conséquences spatiale et économique de cette polarisation ?

1-3-1- Libreville et Port gentil deux villes modernes contre le reste du pays

La polarisation de la croissance décrit le phénomène par lequel la croissance économique ne se produit pas de manière uniforme sur un territoire donné, mais se concentre autour de « pôles de croissance » ; à l'exemple de Libreville et Port. Ces pôles, souvent des centres urbains ou industriels, agissent comme des moteurs de développement en attirant des ressources, des activités et des populations, ce qui stimule la croissance économique à l'échelle nationale.

La parution en 1955 de la notion de « *pôle de croissance* » par François Perroux a suscité l'émergence de nombreux travaux consacrés à l'analyse des croissances nationales polarisées. Ces travaux ont mis en évidence deux aspects importants : la systématisation des notions liées au développement régional polarisé d'une part. Et l'application empirique des concepts en cause d'autre part.

Hubert Béguin (1963) met en évidence l'aspect géographique de cette théorie de polarisation de la croissance. L'espace géographique est un concept central en géographie, souvent opposé à la notion d'espace économique en économie. Pour l'auteur, l'espace géographique se distingue de l'espace économique par son caractère concret. Il ne s'agit pas d'un simple espace géométrique à trois dimensions, mais d'un espace « total » qui intègre les caractéristiques propres à chaque lieu. On y trouve des points, des lignes, des volumes. Cet espace n'est pas formel, il est au contraire concret (Béguin H, 1963, p.569). Chaque point de cet espace représente un milieu géographique distinct, caractérisé par une combinaison unique de facteurs physiques, biologiques et sociaux. Cet espace influence à son tour les phénomènes économiques. La localisation, l'accès aux marchés, aux ressources et aux infrastructures peuvent stimuler ou restreindre la croissance économique. Par exemple, Hubert Béguin montre comment les contraintes géographiques telles qu'une faible fertilité des sols et une faible densité de population ont entravé la diffusion des bénéfices de la croissance économique dans la région du Katanga.

Considérer l'espace géographique est donc essentiel dans l'analyse des phénomènes de polarisation. Pour Hubert Béguin (1963), la théorie des pôles de croissance, souvent critiquée pour sa focalisation sur les aspects économiques, doit intégrer la dimension spatiale et les interactions complexes entre l'espace géographique et les activités économiques dont les quatre principaux sont :

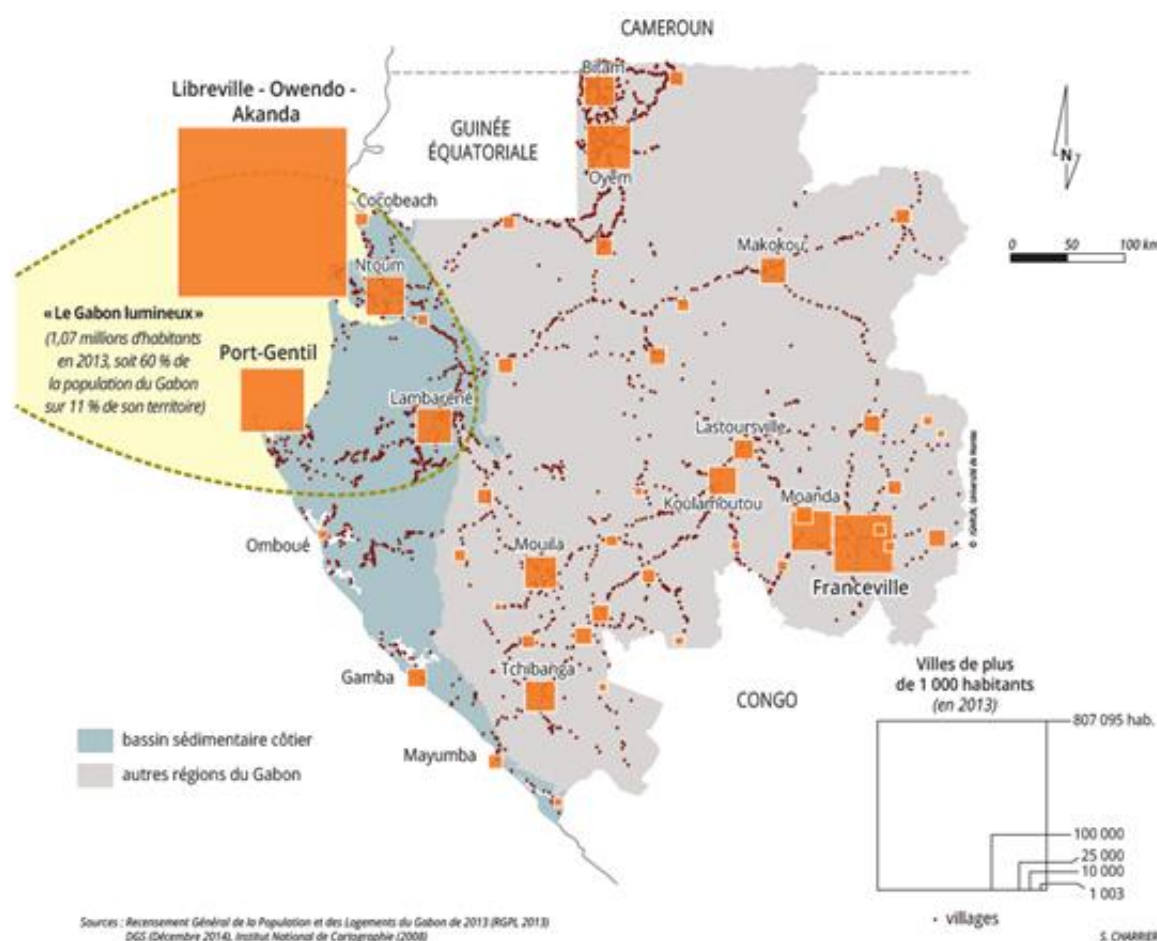
- 1- *Les pôles de croissance considérés comme ensemble d'éléments localisés, inscrits dans l'espace géographique, présentant tel ou tel caractère spatial. Le pôle se présente alors comme une agglomération plus ou moins lâche. Il participe au milieu géographique ;*
- 2- *La localisation du pôle de croissance considéré comme un tout. Car si la polarisation explique le « comment » de la croissance, elle n'explique pas le « où » (...)*
- 3- *Les relations des éléments constitutifs d'un pôle avec le milieu géographique où ils sont implantés. Ce milieu lui-même est un complexe de rapports de force dont le jeu, en perpétuel mouvement, conditionne les paysages et la vie de groupes humains. (...)*
- 4- *L'effet que ces relations s'exercent sur le phénomène de la polarisation, le modifiant, l'accélérant ou le freinant, bref prenant une part au déroulement même du processus.*

En outre, pour faire suite à l'analyse d'Hubert Béguin, dans son article intitulé : « De la théorie de la polarisation aux technopoles. Actualité de François Perroux et critique de la théorie de la localisation », Farid Sekia (1999) apporte une distinction entre un pôle de croissance et un centre de croissance. Pour l'auteur, le pôle de croissance tel que défini par François Perroux concerne les relations économiques et techniques. Il met en évidence une unité motrice (entreprise ou industrie) qui, par son dynamisme et ses innovations entraîne la croissance d'autres unités, appelées unités entraînées. Comme le font remarquer Farid Sekia et Hubert Béguin, la localisation géographique est secondaire voire inexistante dans l'aspect initial de la théorie de la polarisation de la croissance. L'auteur propose à cet effet le terme de centre de croissance, encore appelé « la dimension spatiale intégrée ». Le concept de « centre de croissance », proposé par l'école anglo-saxonne, combine la composante spatiale avec la théorie de la polarisation. Il se définit comme un foyer de développement matérialisé par un endroit précis, souvent une zone urbaine. Cette approche s'appuie sur la théorie des lieux centraux pour examiner la structure hiérarchique des villes ainsi que la propagation spatiale de l'innovation (Sekia F, 1999, p. 46).

En bref, la distinction clé repose sur l'inclusion (ou non) d'un facteur spatial. Un pôle de croissance représente une entité économique et technologique, alors qu'un centre de croissance correspond à un pôle de croissance enraciné dans un emplacement géographique donné.

Dans le cas du Gabon, la concentration de la population et de l'activité économique sur le littoral, entre Libreville et Port-Gentil, met en évidence une croissance polarisée visible dans l'espace. Du point de vue démographique, le Gabon est l'un des pays les moins peuplés d'Afrique, avec seulement 2 millions d'habitants. Il apparaît encore plus particulier au regard de la répartition de cette population, et notamment par la concentration de celle-ci dans des villes peu nombreuses, mais dont les plus importantes occupent une place structurante essentielle (Carte 15). Pourtant, le Gabon est longtemps resté un pays sans véritables concentrations urbaines (Pottier P *et al.*, 2016, p. 181). En 1960, le taux d'urbanisation n'y était que de 20 % de la population totale (Bouquerel, 1970 ⁶⁵).

Carte 25 : Répartition de la population gabonaise



Source : S. Charier, 2016

La lecture de la carte ci-dessus présente une répartition de la population extrêmement déséquilibrée entre le littoral et l'intérieur du pays. Piloté par Libreville la capitale, le littoral

⁶⁵Bouquerel 1970, cité par Patrick Pottier

du Gabon concentre la majeure partie de la population gabonaise, soit 60% de la population nationale sur seulement 11% de son territoire.

Sur près de 950 Km de côte, le littoral gabonais présente deux ensembles distincts dont la rupture s'opère au niveau de Port-Gentil. La partie septentrionale qui s'étend depuis la frontière entre le Gabon et la Guinée Equatoriale jusqu'à Port Gentil. La partie australe quant à elle part de cette ville à la frontière du pays avec le Congo. Ces deux parties du littoral gabonais marquent une rupture démographique, avec Libreville et Port-Gentil qui représentent le plus grand part de la population du pays (Bingoumba G-S, 2000, p.107). Fort des deux contingents urbains les plus importants du pays, le littoral du Gabon regroupe 61 % de sa population totale, sur 18 % de son territoire national. Cette population d'environ 1 100 000 habitants en 2013 est encore plus concentrée dans les villes qu'au niveau national, avec 96 % d'urbains, répartis dans les deux agglomérations majeures de Libreville (1 millions d'habitants) et Port-Gentil (180 000 habitants).

Avec 86 % de ses habitants vivant dans des villes (RGPL 2013, DGSEE), le fait urbain est devenu exceptionnel et illustre en grande partie l'histoire du développement économique du pays depuis ses années d'indépendance (Pottier P. et *all*, 2016). Ces villes littorales apparaissent cependant fortement contrastées par leurs situations géographiques, leurs poids démographiques et leurs dynamismes économiques. Les clivages de croissance sont notamment très accentués entre la métropole gabonaise, véritable mégapole en devenir, et les autres villes littorales, tout comme entre villes administratives et pétrolières, entre enclaves économiques de prospérité et centres urbains marginalisés, voire en décrochage économique. La croissance démographique de Libreville remonte aux années cinquante (Allogho-Nkoghe F, 2013, p. 54).

1-3-2- Les facteurs géographique et économiques de la polarisation de la croissance à Libreville et Port-Gentil

1-3-2-1- L'Etat centralisateur : l'héritage colonial

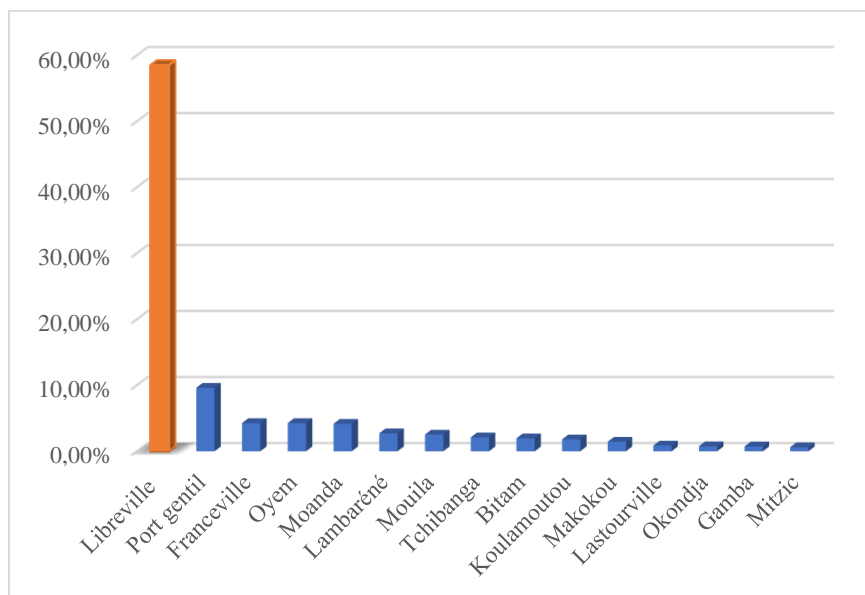
Comme le fait remarquer Yves Marguerat (1982), le réseau urbain en Afrique noire a subi une transformation significative depuis l'époque coloniale, passant d'une structure pyramidale à une macrocéphalie marquée (Marguerat Y., 1982, p. 20). Au risque de nous répéter, pendant l'époque coloniale, les puissances européennes ; dont la France, l'Allemagne et la Belgique, avaient mis en place un système administratif centralisé qui n'est que la résultante du réseau

urbain actuel des villes africaines et du Gabon en particulier. Ce système reposait sur la hiérarchie des centres administratifs interconnectés dont chaque niveau offrait des services spécifiques.

De ce fait, Libreville et Port-Gentil se sont développés sur des zones de contact. Cette situation était une aubaine pour les colonisateurs européens dont les missions de conquête et d'exploitation des territoires africains devraient se concrétiser par la maîtrise des circuits du commerce de traite, le commandement administratif et militaire, voire religieux, le drainage des ressources naturelles de l'arrière-pays vers la côte au profit de la métropole, et vice versa (Indjeiley M., 2007, p99).

Cependant, les fonctions fondamentales de la colonisation se traduisent encore en 2024 par une littoralisation très marquée des villes africaines en générale et de Libreville et Port-Gentil en particulier (Okanga Guay M, 2002, p. 185). Si en 1993, les villes côtières (Libreville et Port-Gentil) absorbaient déjà 67,2% de la population urbaine nationale⁶⁶, aujourd'hui en 2024, ces deux villes du littoral gabonais absorbent près de 69% de la population urbaine du pays (figure 20).

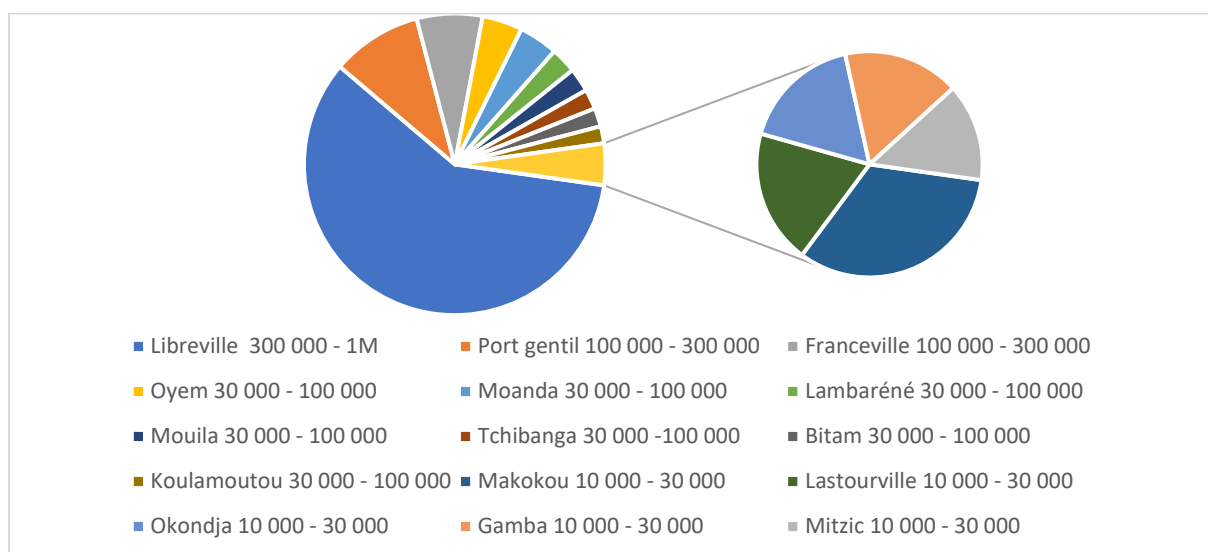
Figure 20 : le poids démographique de Libreville



Source : Africapolis, 2020

⁶⁶ Ibid

Figure 21 : La part de Libreville dans la population totale du Gabon



Source : Africapolis, 2020

Après l'Indépendance, Libreville et Port-Gentil, ont été avantagée par le développement des zones industrielles et des infrastructures portuaires, et par le Code d'investissement de 1961 qui encourage la libre circulation des capitaux et attribue des privilèges fiscaux et douaniers qui favorisent l'établissement des entreprises (Okanga Guay M., 2002). Les entreprises étrangères agréées [...] devraient s'installer, de préférence, à Port-Gentil et Libreville où les facilités de main-d'œuvre et de marché étaient plus grandes (Bouquerel, 1970, p. 110).

L'économie de Libreville est caractérisée par une concentration dans l'administration, le commerce et les services. Plus de 60% des emplois à Libreville sont concentrés dans les secteurs des transports et communications, des services, de l'administration et du commerce. La capitale du Gabon enregistre également plus de la moitié de son PIB dans les services marchands et le commerce. Cette domination dans le secteur tertiaires souligne l'importance de Libreville en tant que centre économique et administratif du Gabon (Okanga Guay M., 2002). Malgré sa prédominance dans les services et le commerce, l'industrie joue également un rôle dans l'économie de Libreville. Bien que le secteur pétrolier soit principalement associé à Port-Gentil, Libreville représente 36 % des emplois industriels du Gabon, principalement dans l'industrie du bois. Cette combinaison de fonctions industrielles et tertiaires fait de Libreville une ville multifonctionnelle, confirmant sa prééminence dans le système urbain gabonais⁶⁷.

⁶⁷ Ibid

1-3-2-2- L'importance des centres urbains

Les villes de Libreville et de Port-Gentil jouissent d'un réseau d'infrastructures de transport plus développé que le reste du Gabon. En effet, Libreville se positionne comme un nœud central pour les transports aériens, avec une forte concentration de trafic passager. Bien que le réseau routier soit relativement peu étendu sur l'ensemble du territoire, il est plus densément implanté autour de Libreville, contribuant ainsi à sa bonne accessibilité. De plus, grâce à la présence du chemin de fer transgabonais, la ville est directement reliée à Franceville, favorisant ainsi le transport des marchandises et des voyageurs en direction de l'intérieur du pays.

Quant à Port-Gentil, bien que son réseau routier soit encore à l'étape embryonnaire, possède des infrastructures portuaires importantes qui en font un centre majeur pour l'exportation du pétrole. Un aéroport international et un réseau fluvial desservent également la ville, bien que ce dernier reste sous-développé.

S'agissant du secteur des services, Libreville et Port-Gentil présentent des avantages distincts ce qui reflète leurs rôles économiques et administratifs différents au sein du Gabon. Libreville, capitale du pays, offre une gamme complète de services qui répondent à son rôle de centre politique, administratif et économique. Cette centralisation des services se traduit par une plus grande variété d'options et une meilleure qualité dans des secteurs comme la santé et l'éducation par rapport aux autres villes du Gabon. Libreville a toujours compté le plus grand nombre d'établissements sanitaires. Aussi, dans le secteur de l'enseignement supérieur, la seule Université publique des Sciences Sociales du pays est également située à Libreville, accueillant plus de 20 000 étudiants.

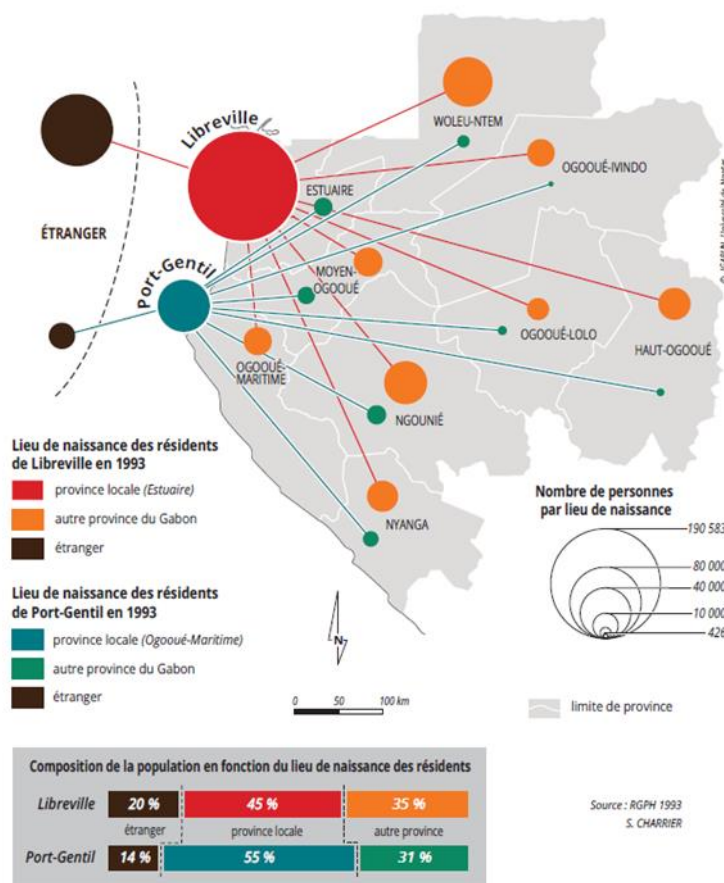
En outre, la capitale attire les sièges sociaux d'entreprises et les organisations internationales, ce qui renforce l'offre de services aux entreprises et aux organisations non gouvernementales.

Port-Gentil, en revanche, se caractérise par une économie axée sur le secteur pétrolier, ce qui influence l'offre de services dans la ville. Bien que Port-Gentil dispose de services de base, son développement est principalement lié à l'industrie pétrolière. Ainsi, on y trouve des services spécialisés liés à ce secteur, mais une offre moins diversifiée que Libreville dans d'autres domaines (Okanga Guay M., 2002).

1-3-2-3- les migrations, facteurs de centralisation des villes côtières

Les migrations internes et internationales ont également joué un rôle essentiel dans l'accroissement démographique de ces villes phares du littoral. Au recensement de 1993 (DGSEE, 1993), près de 145 000 habitants de Libreville étaient originaires d'une autre province, soit 35 % de sa population, auxquels devaient s'ajouter 20 % de résidents nés à l'étranger (Carte 21). Ce dernier apport est une caractéristique de la capitale gabonaise comparée à Port-Gentil, où il ne représentait que 14 % (de résidents 1993 nés à l'étranger), ou aux villes intérieures de Franceville et Moanda où il fut encore plus faible avec environ 8 %.

Carte 26 : Flux migratoires à destination de Libreville et Port-Gentil en 1993



En attendant la publication du recensement de la population effectué en 2023, le dernier recensement du Gabon date de 2013. Sur 1 506 478 résidents nés au Gabon, 432.405 vivent hors de leur province de naissance, soit 3 résidents sur 10. Ces migrants sont répartis dans toutes les provinces et proviennent de toutes les provinces. Cependant certaines provinces sont plus pourvoyeuses que d'autres, à l'exemple de la province de l'Estuaire (Libreville) et du Moyen

Ogooué (Port-Gentil). L'Estuaire (la province abritant la ville de Libreville) est de loin la principale de destination des déplacements nationaux. Alors que les deux principales provinces de départ sont le Woleu-Ntem (avec 76 800 émigrants, soit 18 % des départs), suivi de près par la Ngounié (avec 71 600 départs, soit 17 % des départs)⁶⁸.

La province de l'Estuaire est de loin la principale destination des déplacements internes, avec 267 000 entrées, soit 6 migrants sur dix qui y ont convergé. La seconde destination des migrants en a accueilli 47 000 seulement, soit six fois moins que l'Estuaire⁶⁹.

Tableau 6 : Matrice migratoire durée de vie (répartition de la population née au Gabon par province)

Province de résidence actuelle	Province de naissance									Total des entrées	Total des résidents
	Estuaire	Haut-Ogooué	Moyen-Ogooué	Ngounié	Nyanga	Ogooué-Ivindo	Ogooué-Lolo	Ogooué-Maritime	Woleu-Ntem		
Estuaire	0	44 804	21 404	47 783	25 208	23 599	17 018	21 724	65 450	266 990	737 599
Haut-Ogooué	10 895	0	910	2 049	980	1 940	8 149	1 421	2 249	28 593	192 546
Moyen-Ogooué	7 110	1 079	0	7 893	2 159	1 877	1 368	2 910	2 246	26 642	62 390
Ngounié	6 903	1 003	1 769	0	2 981	652	721	1 695	1 011	16 735	90 829
Nyanga	3 436	435	484	2 260	0	259	247	1 273	523	8 917	46 698
Ogooué-Ivindo	3 607	827	472	541	251	0	601	227	1 399	7 925	58 564
Ogooué-Lolo	3 016	4 458	365	977	362	775	0	643	529	11 125	55 096
Ogooué-Maritime	14 964	2 932	6 327	8 675	7 929	1 100	1 623	0	3 408	46 958	136 473
Woleu-Ntem	10 297	1 155	1 064	1 440	683	2 303	688	890	0	18 520	126 283
Total des sorties	60 228	56 693	32 795	71 618	40 553	32 505	30 415	30 783	76 815	432 405	
Total des natifs	530 837	220 646	68 543	145 712	78 334	83 144	74 386	120 298	184 578		1 506 478

Source : RGPL, 2013

Le Tableau 6 montre que seules deux provinces sur 9 ont un solde migratoire excédentaire : l'Estuaire, qui abrite la capitale du pays, avec un excédent des entrées sur les sorties de plus de 206 000 personnes, suivi de loin par l'Ogooué-Maritime, qui abrite la seconde ville du pays, et qui affiche un excédent migratoire d'un peu plus de 16 000. Le Woleu-Ntem et la Ngounié ont

⁶⁸ Recensement gabonais de la population et des logements, 2013

⁶⁹ Ibid

les déficits migratoires les plus prononcés avec respectivement des soldes de près de -58 300 et -54 900.⁷⁰

Par ailleurs, l'immigration internationale contribue également à la croissance démographique de Libreville et Port-Gentil. En 1993, Libreville concentrait 65% des étrangers vivant au Gabon, tandis que Port-Gentil en accueillait 9%. Le Gabon accueille plus de 352 600 étrangers, soit 20 % de la population résidente du pays. La population étrangère représente 20 % de la population urbaine mais 15 % de la population rurale. Les différences sont plus marquées selon le sexe. En effet, 25 % de la population masculine est étrangère contre 15 % de la population féminine. Ceci traduit le fait qu'il y ait beaucoup plus d'immigrants que d'immigrantes (65 % contre. 35 %) ⁷¹.

Cette sous-section a mis en évidence la complexité du point de vue démographique des villes littorales du golfe de Guinée. Lagos, l'un des plus petites villes en termes de superficie est l'une des villes les plus peuplées en Afrique. Quant à Libreville et Port-Gentil, ces deux centres urbains gabonais sont des véritables pôles de concentration du pays. Ils enregistrent plus de la moitié de la population sur un espace représentant moins de 20% de la superficie totale. Ces caractéristiques des villes du golfe de Guinée sont la résultante des choix coloniaux et leur accentuation par les Etats indépendants. Des villes comptoirs, elles ont vu leur importance continuer d'accroître encore aujourd'hui. Ainsi, le littoral demeure le lieu de développement sur la façade maritime du golfe de Guinée.

Toujours dans cette démarche d'une progressive maritimisation des pays situés sur la côte Ouest africaine, cette dernière sous-section de notre premier chapitre met en évidence d'autres faits : la pêche et le tourisme dont l'évolution des pratiques contribuent énormément à cette maritimisation de la région du golfe de Guinée. A cet effet, quels sont les principaux mécanismes qui ont contribué à ces évolutions ?

⁷⁰ RGPL, 2013

⁷¹ Ibid

Section 2 : Les interfaces littoraux et maritimes : des espaces d'évolution des pratiques et d'appropriation

De manière générale, les littoraux insulaires et continentaux se définissent d'emblée comme une interface naturelle entre terre et l'eau (Desse M. et Hartog T, 2009, p. 9). Mais, Michel Desse et Thierry Hartog font bien de rappeler d'autres attributs des espaces littoraux : « *Il n'en demeure pas moins qu'ils ont également joué un rôle historique et économique majeur : d'une part, ils ont servi de ligne de départ à l'exploitation de la terre par intériorisation progressive ; d'autre part, ils ont projeté les regards sur et au-delà de l'horizon marin, à partir des indispensables synapses portuaires* », p 9. Sans pourtant revenir sur l'histoire des rapports entre les sociétés Ouest africaines et leurs environnements marins, dans le golfe de Guinée à l'instar de la Côte occidentale Atlantique les littoraux ont constitué des espaces de départs pour la conquête des territoires par les Européens. Du point de vue africains, ces espaces ont été au travers de l'histoire tantôt des zones d'émancipation, tantôt des terrains croissants d'un théâtre tragique.

Néanmoins, avec la maritimisation des économies, les espaces littoraux Ouest africains sont marqués par une volonté de conquête et d'appropriation. Des territoires du vide, ils deviennent dans certains pays tel que le Gabon l'espace le plus habité du pays, en hébergeant plus de 60% de la population totale dans 16% de la superficie du pays (Section 1). Dans cette sous-section, nous développerons deux autres activités dont l'évolution des pratiques influent sur les rapports des populations de la région avec la mer ; il s'agit notamment de la pêche et du tourisme.

En effet, il est vrai que la cueillette des ressources biologiques aquatiques est une des toutes premières activités que l'homme a pratiquées sur terre pour en vivre (Chaussade J et Corlay J-P, 1999, p. 9) ; en témoignent les écrits des historiens tels que Zuzara, Ca da Mosto ou encore Jean Chaussade portant sur la côte Ouest africaine. Néanmoins, dans un contexte d'ouverture ou de fermeture, de coupure ou de suture (Desse M. et Hartog T., 2009, p. 9), comment est-ce que l'activité de pêche participe-t-elle à l'intégration de la mer comme espace d'appropriation ? Quelles sont les mécanismes influent au développement du tourisme dans la région du golfe de Guinée ?

2-1- *La pêche : une activité révélatrice dans l'évolution des rapports avec la mer*

Des écrivains du XVe siècle, tels que Zurara et Ca da Mosto Gomes de La Fosse, qui ont publié au début du XVIe siècle, mais dont les observations remontent au dernier quart du XVe siècle, témoignent de la pratique courante de la navigation côtière et de la pêche en mer à l'époque où les Portugais ont commencé à explorer les différents points du littoral Ouest africain, entre 1441 (cap Blanc) et 1471 (Nigeria), (Chauveau J. P., 1986, p. 191). En effet, la pêche était une activité économique importante sur la côte Ouest africaine, fournissant non seulement aux populations locales, mais aussi à celles de l'intérieur, une source de protéines essentielle (Cormier-Salem M-C, 1983, p.55). Les écrits de Pereira confirment cette affirmation, qui indique qu'à l'arrivée des Portugais au XVe siècle, ces derniers auraient trouvé des preuves de l'existence des pratiques de pêche, notamment des filets de coton aux environs du Ghana (Chauveau J. P., 1986, p. 192). Bien que la plupart des recherches actuelles ne se concentrent que sur très peu de relations entre communautés côtières Ouest africaines et la mer, il est possible de déduire que certains groupes de notre zone d'étude, qui s'étend de la Côte d'Ivoire à l'Angola, vivaient de la pêche et que le poisson ait donné lieu les populations de l'intérieur. Ce point de vue est mis en évidence par Jean-Pierre Chauveau (1986) : « *Elle semble plus intense ou plus spectaculaire sur la Côte de Or embouchure du rio de Laguoa actuel Bandama en Côte Ivoire et surtout sur la côte fanti du Ghana aux environs du fort portugais Elmina les Noirs ici vivent de la pêche* ».

Nous savons aujourd'hui qu'à cette époque, les embarcations étaient principalement des pirogues, toutes monoxyles⁷² dénuées de bordés et de superstructures à l'exception des châteaux avant des pirogues de Côte d'Ivoire. Tous étaient uniquement propulsés par des pagayeurs debout ou à genoux selon les régions ; à l'exception des embarcations du Rio de Laguoa décrites par Pereira qui utilisaient des capuchons comme voile (Chauveau J. P., 1986, p. 191). Elles rasaient la mer de fleuve en fleuve et n'éloignaient que très peu des rivages.

⁷² Les pirogues monoxyles sont des pirogues d'une seule pièce taillées par évidement progressif de troncs d'arbre. Elles sont de dimensions modestes, entre cinq et sept mètres, et leur construction relativement simple est bien maîtrisée par les communautés des vieux villages littoraux. Deux à trois marins montent sur ces embarcations qui sont le plus souvent propulsées à l'aide de pagaies et/ou de voile grée à la livarde.

Cependant, à défaut de s'aventurer en mer, la pêche lagunaire était fortement sollicitée. Avant les migrations des Akan de l'est et des Krou de l'Ouest au XVIIIe siècle, la pêche lagunaire en Côte d'Ivoire par exemple était pratiquée par une civilisation originale du fer, du palmier et de l'eau, dont les héritiers seraient les Aizi de la lagune Ebrié et les Ehotilé, les Vetere et les N'Zima de la lagune Aby. Ils pourraient être originaires du Nord, du pays Mandé avec lequel ils partagent le système des classes d'âge -qui n'existe ni chez les Krou, ni chez les kans, (Cormier-Salem M-C., 1983, p.55).

Photo 5 : Pirogue monoxyle en milieu lagunaire : Lahou Côte d'Ivoire



Source : Atlas des pêches et pêcheurs artisans en Afrique de l'Ouest, 2021.

Les premiers habitants, qui vivaient uniquement de la pêche en lagune, ont rapidement mis en place un système de troc avec les agriculteurs, en particulier les Issynoï, (Cormier-Salem M-C, 1983, p.55). Les femmes fumaient le poisson de la pêche collective, mais les hommes le distribuaient par l'intermédiaire de correspondants, en échange d'or, de pagens et de captives. Manille et sel servaient de quasi-monnaie. Les échanges étaient ainsi basés sur des spécialisations complémentaires : pêche - agriculture – artisanat du fer⁷³.

⁷³ Ibid

Ainsi, la navigation longtemps demeurée prudente, collant au rivage se développe, grossit ses effectifs, puis sors progressivement des lieux familiers, et ose affronter les vents du large (Ekanza S-P, 2019, p. 18).

Par ailleurs, les décennies 1950-1960, marquées par le mouvement des indépendances ont participées à une profonde transformation de l'activité de pêche, tant sur le plan social, économique et technique. La pêche artisanale connaît un essor remarquable grâce à plusieurs facteurs conjugués, dont l'introduction de moteurs dans les pirogues.

Cette innovation technique a entraîné une accélération de l'activité de pêche, mais aussi l'émergence de nouvelles chaînes de valeur pour le poisson et l'accès à de nouveaux espaces de pêche, devenus des enjeux de relations sociales complexes, (Cormier-Salem M-C, 1995, p. 195).

Par conséquent, afin d'approfondir notre étude, il serait intéressant de s'interroger sur les causes ayant favorisé l'évolution graduelle de la pêche dans la zone du golfe de Guinée, en prenant comme exemple la Côte d'Ivoire.

2-1-1- Les mutations dans le secteur de pêche en Côte d'Ivoire : les facteurs déterminants.

2-1-1-1- Les facteurs économiques

L'essor d'Abidjan en tant que ville portuaire a profondément transformé l'industrie de la pêche en Côte d'Ivoire. En effet, c'est en 1950 que le creusement du canal de Vridi a donné naissance à un port en eaux profondes dans cette ville. Ce développement est attribuable à la politique économique axée sur le libéralisme, la modernisation, l'industrialisation et l'exportation de produits agricoles adoptée par la Côte d'Ivoire immédiatement après son indépendance. Grâce à ces mesures, Abidjan est devenu une figure clé dans le secteur de la pêche. La Côte d'Ivoire agrandi et modernisé ces installations portuaires ; en 1962. En 1981, 1 127 mètres de quais étaient réservés à la pêche.

En outre, parmi les autres avantages du port d'Abidjan, citons les installations d'entretien et de réparation navale, trois chantiers de construction et de réparation navale et des prix de stockage et de conservation inférieurs à ceux de Dakar ou de Nouadhibou. Des facteurs tels que la sécheresse au Sahel et les problèmes du secteur de l'élevage, qui ont entraîné une augmentation de la demande de protéines animales, ont exacerbé cette situation. L'augmentation du prix de la viande et l'instabilité des cours du cacao et du café ont également accru l'intérêt pour le poisson en Côte d'Ivoire.

2-1-1-2- les facteurs techniques

Dans son étude sur la pêche en Côte-d'Ivoire, Marie-Christine Cormier-Salem aborde de manière très intéressante l'impact de l'introduction des nouveaux éléments techniques sur l'évolution du secteur de la pêche lagunaire et maritime en Côte d'Ivoire entre 1950 et 1960.

En effet, les premières transformations techniques apportées ont été l'introduction des fils de nylon et des matières synthétiques à la place du coton et des fibres végétales, ainsi que l'introduction des hameçons métalliques. Ces nouveaux engins de pêche ont non seulement participé à la solidification des matériaux utilisés, mais également à la réduction des temps d'entretien.

Par la suite, l'adaptation d'un moteur hors-bord aux embarcations traditionnelles a été d'une importance majeure. En effet, cette motorisation des pirogues a contribué à l'élargissement du champ d'action des pêcheurs, tout en rendant accessibles les bancs de poissons les plus éloignés. Elle a également permis aux pêcheurs de pêcher les gros pélagiques, de se déplacer rapidement pour relever les nasses et les filets et donc de disposer d'un plus grand nombre d'engins sur un territoire de pêche étendu (Desse M., 2015, p.8).

Le secteur de la pêche maritime en Côte d'Ivoire a également connu des mutations majeures, notamment avec la mise en service d'une flottille de pêche industrielle. D'après nos sources, ce nombre s'est très vite revu à la hausse, atteignant un total de soixante-sept unités en 1965. Aussi, le nombre des crevettiers a augmenté d'une manière impressionnante, passant d'une unité en 1969 à vingt et une l'année suivante.

Enfin, les thoniers sont les plus récents et les plus performants : au nombre de deux unités en 1970, la flottille est passée à neuf unités en 1979 ; toutes munies de congélateur à bord (Cormier-Salem M-C., 1983).

A partir de cette étude, nous avons découvert comment les activités de pêche ont évolué dans le golfe de Guinée, en particulier en Côte d'Ivoire. Nous avons remarqué que les avancées technologiques ont permis aux pêcheurs de s'aventurer plus loin en mer, leur permettant ainsi d'accéder aux bancs de poissons les plus profonds.

De plus, le secteur de la pêche maritime a subi des changements majeurs, notamment en termes d'augmentation du nombre d'unités de pêche.

Par ailleurs, la section suivante aborde une analyse de la situation récente de la pêche dans le golfe de Guinée. Après avoir effectué une évaluation globale des prises de poissons, de crustacés et de mollusques, notre étude se concentrera sur la disponibilité du poisson pour les populations locales. Dans cette optique, quelles sont les caractéristiques de l'activité de la pêche

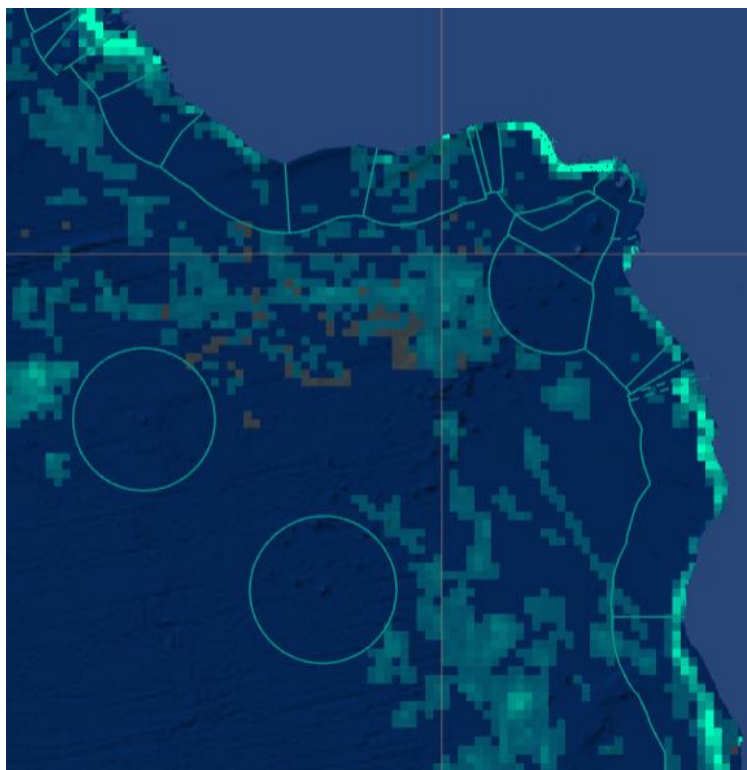
dans le golfe de Guinée ? Quel est le rôle du poisson dans l'alimentation des populations locales ?

2-1-2- L'activité de pêche aujourd'hui dans le golfe de Guinée

En 2018, le poisson était l'un des aliments les plus consommés au monde, représentant un sixième des protéines animales de la population mondiale. Sa consommation annuelle est estimée à 20,5 kg par personne, ce qui représente une augmentation de 3,1 % par rapport à 1961. Le poisson est l'un des produits alimentaires les plus échangés au monde, et son marché demeure dynamique.

Le golfe de Guinée, situé dans la zone de pêche atlantique centre est, est la deuxième plus grande zone de pêche de l'Atlantique après l'Atlantique Nord-est. L'ensemble des prises effectuées depuis la Côte d'Ivoire à l'Angola (Chaussade J. et Corlay J-P, 1990, p. 148) ont été estimés à 5 000 000 t en 2019 par la FAO.

Figure 22 : Effort de pêche par pays



Source : Globalfishing, 2024

Cette façade maritime compte parmi les plus importants producteurs de poissons et de produits de la pêche, dont le Nigeria (825 013 tonnes en 2019), l'Angola (409 262), le Cameroun (296 954) et la République démocratique du Congo (238 000). La carte ci-après présente la situation générale des productions et des captures des poissons, mollusques et crustacés dans le golfe de Guinée.

2-1-2-1- Les Etats riverains du golfe de Guinée et leur ZEE

La troisième conférence sur le droit de la mer, qui s'est tenue de 1973 à 1982 et qui s'est conclue par l'adoption de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) à Montego Bay (Jamaïque), a défini la notion de ZEE. Bien que cette convention ne soit entrée en vigueur qu'en 1994, elle a acquis par cette troisième conférence, dès la session de négociation de 1975, la possibilité pour les États côtiers d'instituer une ZEE au-delà de leur mer territoriale (M. Morrin, 2020, p. 4). La possibilité d'établir des zones économiques exclusives (ZEE) a permis aux États côtiers d'exercer des droits souverains pour l'exploitation des ressources de pêche présentes dans un espace étendu de leurs eaux côtières. La ZEE peut aller jusqu'à 200 nm à partir des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de 12 nm, qui est la largeur maximale admissible.

L'analyse du tableau ci-dessous indique que les nations bordant le golfe de Guinée possèdent des ZEE de tailles variées. Non seulement l'Angola détient la plus longue ligne côtière de cette région, avec 1600 kilomètres, mais sa ZEE s'étend également sur une superficie impressionnante de 495 866 km².

Tableau 7 : Limites ZEE dans le golfe de Guinée

Pays	Longueur ZEE en Km
Côte d'Ivoire	171 760
Ghana	227 500
Togo	15 438
Bénin	35 502
Nigéria	213 582
Cameroun	15 143
Guinée Equatoriale	304 133
Sao Tomé et Príncipe	165 377
Gabon	201 759
Congo	33 807
RDC	13 373
Angola	495 866

Source : Protected seas navigation

Dans le golfe de Guinée, trois types de pêche sont pratiqués : la pêche artisanale, la pêche industrielle locale et la pêche industrielle internationale. La pêche artisanale se déroule dans les eaux peu profondes, entre le rivage et les 3 milles nautiques. La pêche industrielle locale opère dans la zone située entre 3 et 6 milles, tandis que la pêche industrielle étrangère et la pêche sous accord s'exercent au-delà des 6 milles. Cependant, il existe certaines variations dans la délimitation des zones de pêche selon les pays d'Afrique centrale et de l'Ouest (Lembe A-J, 2014, p. 66). A cet effet, quelles sont les particularités propres à chaque pays ?

2-1-2-2- Les spécificités selon les pays

2-1-2-2-1- La pêche industrielle en Côte d'ivoire

La flotte industrielle ivoirienne se compose de navires de petites tailles qui proviennent, le plus souvent, du rachat à la flotte artisanale des pays développés. Les marées sont relativement courtes et n'excèdent guère une semaine. La production, conservée à l'aide de paillettes de glace, est vendue fraîche. Actuellement, trois types d'unités de pêche composent la pêche industrielle : 18 sardiniers, 1 chalutier et 1 thonier senneur en activité depuis fin 2011 (Failler P, 2014, 43).

La pêche au chalut exploite sur le plateau continental ivoirien deux stocks de poissons différents : premièrement, il s'agit du stock côtier situé de 10 à 50 m de profondeur composé surtout d'ombrines (*Pseudotolithus senegazensis*), de capitaines (*Galéoides decadffctylus*) et de friture (*Brachydeuterus wuritus*). Ce stock fournit 75-80 % des prises. Deuxièmement, un stock profond qui peuple les fonds de 50 à 120 m, composé de poissons d'eaux froides à dominance de Sparidés (*Dentex sp.*, *Pagellus coupei*) vivant en permanence sous la thermocline ; il est exploité uniquement de juillet à octobre lors de la remontée des eaux froides (Caverivière A. et Marcille J, 1978, p. 2).

Cependant, depuis 1990, les chalutiers ivoiriens pêchent exclusivement sur le plateau continental ivoirien, principalement sur la bande des - 25 à - 50 m de profondeur dans les zones de Grand-Bassam, Jacqueville, Fresco, San Pedro et Tabou (Koffie Bikpo C., Y., 2010, p. 323). Selon Caverivière et Marcille (1978), le chalutage à l'intérieur du premier mille a été interdit à partir du 6 décembre 1960, dans le but de protéger les juvéniles et de diminuer le nombre important des naufrages découlant de pêches trop souvent effectuées à la limite de la barre. Cette limite sera portée à 3 milles en avril 1967 (Koffie-Bikpo C.Y, 2010, p. 323).

En outre, à proximité d'Abidjan au début de l'exploitation (Pézenec et *al.*, 1993)⁷⁴, la pêcherie sardinière s'est étendue peu à peu vers l'Ouest ivoirien et, principalement en saison froide, vers le Ghana où la sardine est particulièrement abondante. Les sardiniers ciblent principalement la sardinelle ronde (*sardinella aurita*) qui constitue les deux tiers des captures. La pêche est prépondérante aux mois de juillet, août et septembre : les captures sont plus du double de celles des autres mois, (Koffie Bikpo C. Y., 2010).

Quant à la pêche au thon, elle est dominée en grande partie par des navires européens ; dont 36 thoniers battant pavillon portugais, espagnol et français. En contrepartie, l'UE et les armateurs paient une redevance globale de 2,6 milliards FCFA (4,2 millions USD) sur 6 ans (Bendhaou F., 2022).. Les trois conserveries présentes en Côte d'Ivoire exportent plus de 25 000 tonnes de thons transformés, pour plus de 60 milliards FCFA (98 millions USD), faisant de la Côte d'Ivoire, le 4e fournisseur africain de l'Union européenne. L'Industrie du thon, elle constitue un secteur vital de l'économie ivoirienne. Elle représente, à elle seule, près de 70 milliards de FCFA (114 millions USD) sur les recettes d'exportation vers l'Union européenne, soit environ 15% des recettes totales (Bendhaou F., 2022).

⁷⁴ Pézenec et *all*, 1993, cité par Koffi-Bikpo céline Yolane 2010

Le point suivant analyse la situation de la pêche artisanale dans le golfe de Guinée, avec comme exemple le Gabon. Comment se caractérise la pêche artisanale au Gabon ? Dans quelles régions se pratique-t-elle et quelles sont ses spécificités ?

2-1-2-2-2- La pêche artisanale au Gabon

La pêche artisanale est une activité principalement côtière qui se déroule entre le rivage et la courbe bathymétrique de trois milles marins. Contrairement au territoire de pêche dédié à la pêche industrielle, cette zone est plus restreinte. Elle englobe non seulement la partie maritime proprement dite, mais aussi toutes les lagunes côtières. Cependant, les pêcheurs artisanaux se concentrent principalement sur les estuaires de ces cours d'eau pour capturer des espèces très recherchées par les consommateurs, comme le mâcherions (Bignoumba G-S., 1995, p. 200). À l'heure actuelle, seulement quelques études ont été réalisées sur la pêche artisanale au Gabon. Pour avoir été à la Direction générale des pêches et d'aquaculture (DGPA) et au Centre régional des pêcheries du golfe de Guinée (COREP), sis à Libreville, nous avons pu constater que les données sont peu actualisées. Elles datent de 2015 pour la DGPA et de 2008 pour la COREP. Guy-Serge Bignoumba avait déjà évoqué ce même constat dans sa thèse de doctorat réalisé en 1995. Plus récemment, en 2021, dans sa thèse de doctorat portant sur la diversité et le dynamisme de la pêche maritime artisanale au Gabon, Floriane Cardiec s'est également heurtée à la même difficulté (pour ne citer que ceux-là).

Néanmoins, la pêche artisanale maritime est une source essentielle de protéines pour la population gabonaise, le poisson représentant 40 % de leur consommation de protéines animales (Cardiec F., 2021, p 69).

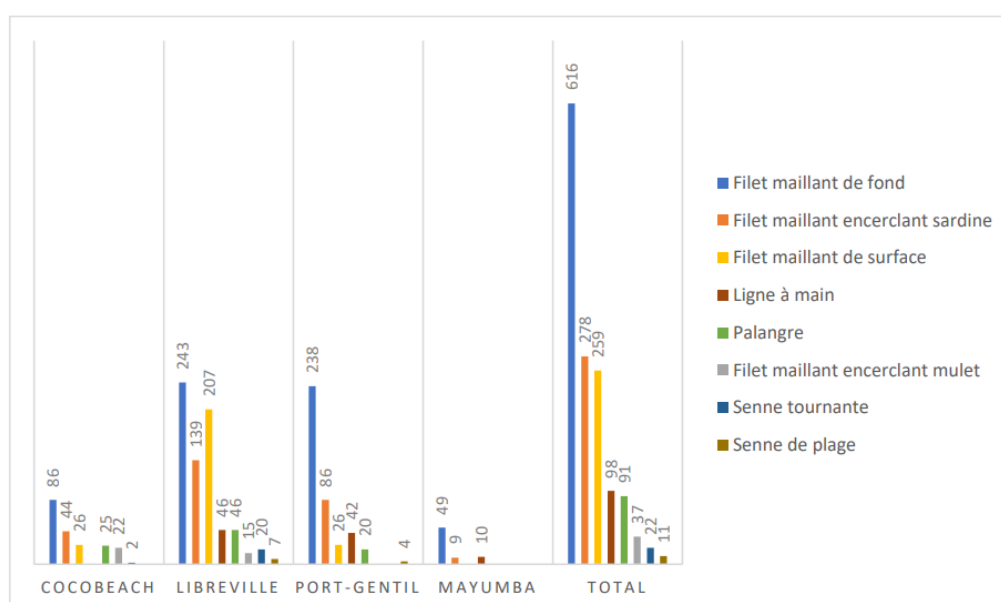
Ainsi, la flottille de la pêche artisanale maritime a connu un développement important au cours de ces dernières années. Dans les années 90, la flottille était de 900 pirogues pour 2500 marins-pêcheurs. A défaut des données récentes, l'enquête cadre de la FAO 2006 dénombre une flottille de 1500 pirogues pour 4700 pêcheurs permanents. En outre, l'étude réalisée par Floriane Cardiec en 2021 nous permet d'avoir les données les plus récentes concernant la flottille gabonaise.

Tableau 8 : Nombre de pirogues par localité et par matériel de fabrication

(Autorisations délivrées)	Cocobeach (95)	Libreville (475)	Port-Gentil (262)	Mayumba (36)	Total (868)
Nombre de pirogues	148	585	430	46	1209
En bois	148	530	245	0	923
En fibre de verre	0	55	185	46	286

Source : Floriane Cardiec, 2021

Figure 23 : Répartition des engins de pêche utilisés par les pirogues par localité sur la côte gabonaise



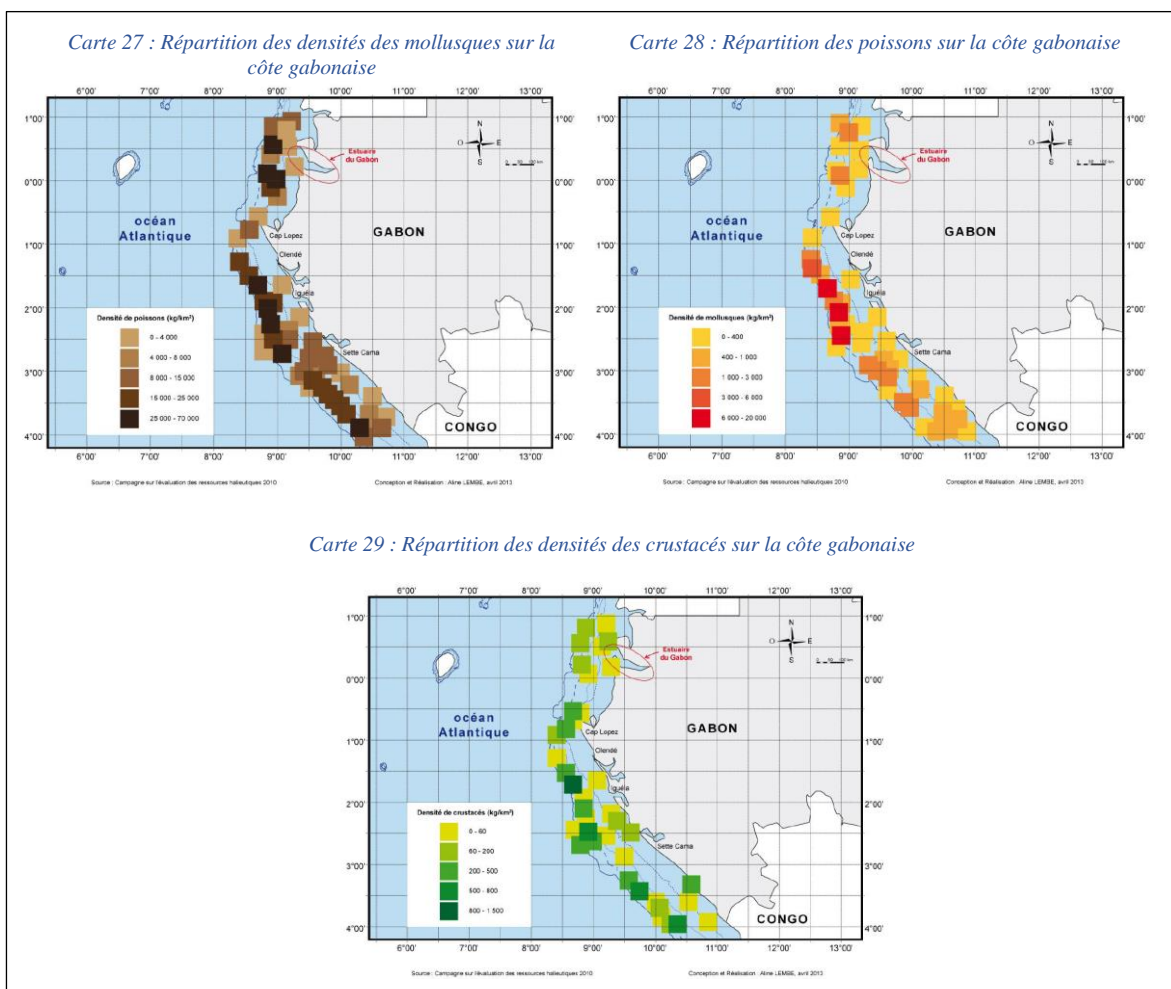
Source : Floriane Cardiec, 2021

Le tableau 8 et la figure 23 montre une concentration de l'activité de pêche dans la zone de Libreville ; caractérisée par la présence de l'estuaire. Tout type de pirogue confondu, Libreville enregistre une flottille de plus de 1000 pirogues. Il est important de noter également que la pêche artisanale au Gabon se pratique principalement à l'aide des filets maillant de fond qui représente l'engin de pêche le plus utilisé (616), suivi de la pêche au filet maillant encerclant sardine (278) puis du filet maillant de surface (259).

Parallèlement à l'augmentation du parc piroguier, la pêche artisanale s'est caractérisée par une hausse importante de sa puissance motrice. En effet, pour disposer d'une plus grande autonomie en mer et exploiter des zones difficilement accessibles à la rame ou à la voile, les pêcheurs

artisans ont progressivement acquis des moteurs hors-bords de plus en plus puissants. Le moteur est d'abord entré au Gabon via les Européens puis il s'est généralisé avec son utilisation par les pêcheurs venus d'Afrique de l'Ouest dans les années 70 (Sabinot, 2008)⁷⁵. Cet engin coûteux a été rapidement adopté par les rares autochtones qui en avaient les moyens, il a parfois été offert comme « cadeau politique », puis certains pêcheurs gabonais ont réussi à progressivement se constituer une épargne suffisante pour se l'approprier (Ekouala, 2013).

Par ailleurs, si l'estuaire du Komo (Libreville) représente la zone la plus importante des activités de pêche artisanale, les autres sites ne sont pas pour autant moins nantis en poisson et autres ressources halieutiques telles que les crustacés et les mollusques, (Lembe A-J, 2014).



Source : Aline-Joëlle Lembe, 2014

La répartition spatiale des densités de poissons sur la côte gabonaise représentée par les cartes 24, 25 et 26 montrent une concentration des poissons, mollusques et crustacés sur le littoral au

⁷⁵ Sabinot 2008, cité par Floriane Cardiec

sud du Cap Lopez. La densité la plus importante se situe au Sud du Cap Lopez, entre les profondeurs de 200 et 500m. Concernant les mollusques, la densité est plus marquée dans la zone Sud, et particulièrement à Olendé, Iguela et Setté-Cama, principales embouchures des lagunes.

De plus, quels sont les traits distinctifs de la pêche continentale en République démocratique du Congo ? Quel rôle jouent ces étendues d'eau douce dans ce domaine ?

2-1-2-2-3- La pêche continentale en République démocratique du Congo

La République Démocratique du Congo (RDC) dispose d'un réseau hydrographique très dense qui comprend d'immenses zones humides (lacustres, fluviales et même maritime) d'une superficie totale évaluée à 86.080 km². Le secteur des pêches de la RDC comprend donc la pêche continentale et la pêche maritime mais l'essentiel des ressources halieutiques provient des eaux douces continentales (lacs, marais, fleuves, rivières et leurs plaines inondables), voir le tableau ci-dessous (Micha et *all*, 2020, p.2).

Tableau 9 : Plan d'eau de la RDC et leur superficie

Plan d'eau	Superficie de l'espace aquatique en Km
Lac Moëro Luapula	1 950
Lac Tanganyika	14 805
Lac Kivu	1 370
Lac Edouard	1 670
Lac Albert	2 424
Bassin du Congo	25 000
Prairie d'inondation de Lualaba	10 000
Forêts inondées	38 000
Lac Tumba	765
Lac Mayi Ndombe	2 300
Pool Malebo	230

Source : FAO

L'Afrique congolaise se moule en effet sur le réseau hydrographique le plus densément étendu et le plus ramifié du continent africain. Le fleuve Congo, le second du monde par son volume, charrie 38 000 m³/s au Pool Malebo, avec des hautes et basses eaux moyennes de 60 000 et 29 000 m³/s (Pourtier R, 1969, p. 230). Par ailleurs, les potentialités halieutiques sont toujours estimées, comme du temps de la colonie belge, à plus de 707.000 tonnes/an (Tusanga, 2015) dont 6.000 t pourraient provenir de la petite zone maritime (37 km de littoral), ce qui démontre l'importance des lacs, fleuve et rivières dans l'apport potentiel d'excellentes protéines animales locales peu chères pour la population rurale et urbaine (Micha et al, 2020, p.3).

Selon FISHBASE⁷⁶, Les eaux continentales de la RDC comptent 1089 espèces dont les principales espèces exploitées appartiennent entre autres aux familles des *Allestidae*, *Morydae*, *Claridae*, *Cichlidae* et *Cyprinidae*. Le nombre de pêcheurs dans ce sous-secteur est inconnu de même que le parc piroguier. La production totale en 2007 est estimée à 230 000 tonnes représentant 96% de la production halieutique nationale. Il n'existe pas de données relatives aux captures par principaux groupes d'espèces ou types de pêches. Les engins de pêche les plus répandus comprennent des sennes, des filets maillants et des lignes à main.

Cette sous-section a mis en évidence le secteur de la pêche dans le golfe de Guinée. En analysant les spécificités selon les pays, nous pouvons voir les caractéristiques de chaque secteur. À cet effet, nous jugeons pertinent de nous interroger sur les rapports entre productivité et consommation des populations en produits halieutiques. Avec des potentialités maritimes aussi riches, quelle place occupe le poisson dans l'assiette en Afrique de l'Ouest ?

2-1-2-3- Captures et disponibilités en produits de la mer : des nombreuses disparités entre pays

La carte 31 présente le rapport entre les captures des ressources halieutiques et leur consommation par pays. Elle révèle des écarts significatifs en matière de consommation de poisson entre différents pays. Ces différences sont déjà perceptibles chez les principaux producteurs de fruits de mer du golfe de Guinée. Avec une longueur de littoral de 850 km (tableau 1) et un plateau continental dépassant les 200 000 kilomètres carrés (tableau 5), le Nigeria est le premier producteur de produits marins (825 000 tonnes par an) dans notre zone

⁷⁶ Voir <http://www.fishbase.org>

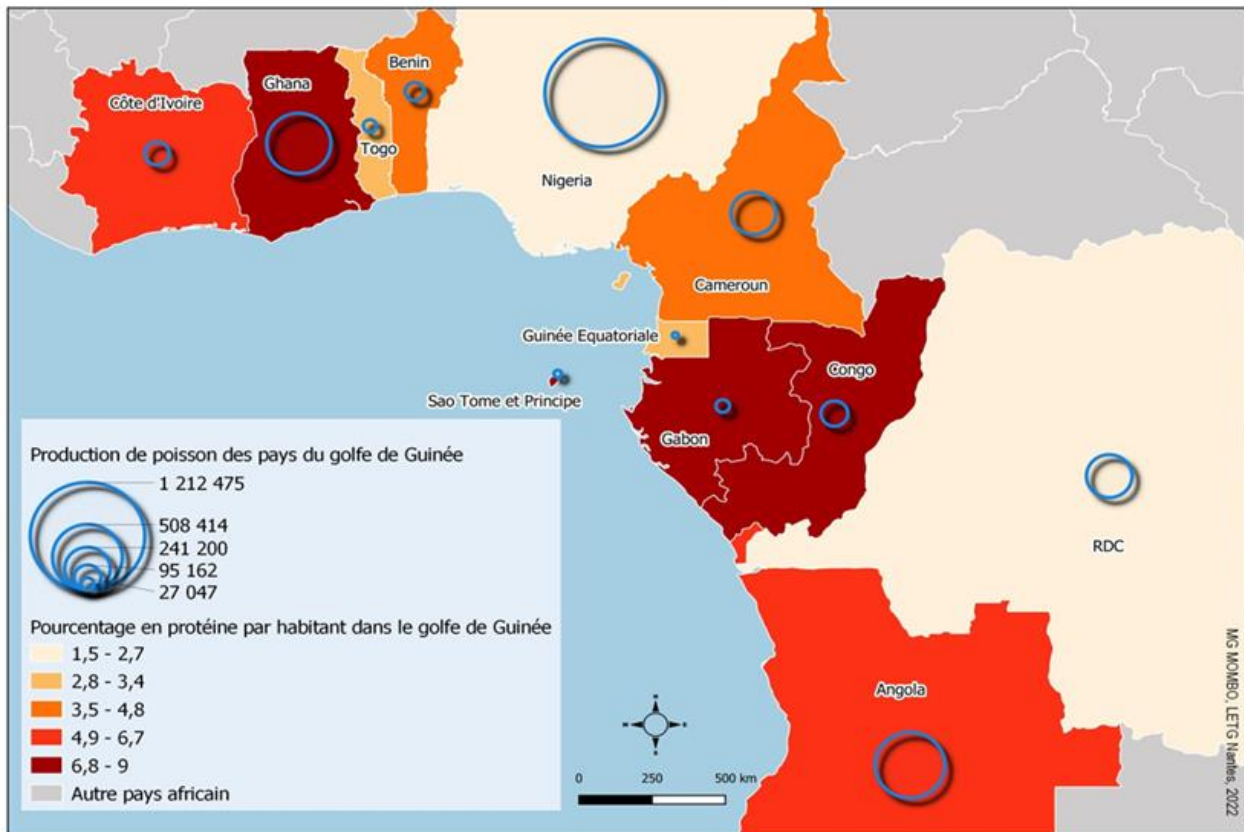
d'étude. Il occupe également la deuxième position en termes de production totale de poissons, coquillages et crustacés en Afrique, derrière seulement le Maroc (1,4 million de tonnes par an).

Toutefois, le poisson ne fournit qu'une quantité relativement faible de protéines, soit seulement 2,7 grammes par habitant et par jour. Cette situation est similaire pour la République démocratique du Congo, un pays qui, bien qu'ayant une façade maritime très limitée (37 km), possède un vaste réseau hydrographique. Grâce à cette caractéristique, il figure parmi les grands producteurs de poissons sur le plan international. En effet, avec plus de 230 000 tonnes de capture, dont près de 96 % proviennent de la pêche en eau douce, la RDC se classe comme l'un des pays les moins autosuffisants en termes d'apports protéiques issus du poisson, avec environ 1,5 gramme par personne et par jour.

Par ailleurs, contrairement au Nigéria et à la République démocratique du Congo, l'Angola (409 000 tonnes par an) et le Ghana (392 000 tonnes par an) sont deux producteurs majeurs des produits de la mer dans la région, ayant également une consommation importante par rapport aux autres pays du golfe de Guinée. Atteignant respectivement 6,7g et 8,2g par personne et par jour.

La logique déterministe qui voudrait que les populations riveraines des ressources aquatiques et des plus grands pays producteurs soient les plus grands consommateurs n'est pas toujours respectée, comme l'explique Jean Chaussade (1994). A titre illustratif, loin d'être des producteurs importants (en raison d'une sous exploitation des ressources halieutiques), le Congo (70 350 t) et le Gabon (29 000 t) consomment plus de protéines de poisson ; avec respectivement 8,8g/hab/jour et 8,4g/hab/jour).

Carte 30 : Production et consommation par habitant



De nombreux facteurs interviennent pour expliquer des telles disparités entre captures et consommation de poissons : la répartition inégale des richesses halieutiques, les habitudes alimentaires forts différentes, l'inégale capacité d'investissement des pays, ...). Parmi ces raisons, nous nous pencherons sur les facteurs démographiques et politiques dans notre travail comme principaux déterminants de la sous consommation des protéines de poisson dans le golfe de Guinée.

De multiples éléments contribuent à l'écart notable entre la capture et la consommation de poissons dans le golfe de Guinée. Il s'agit notamment de l'inégale répartition des ressources halieutiques, des modes d'alimentation fortement divergents, de l'inégale capacité d'investissement dans le secteur de la pêche, etc. (Chaussade J, 1994, p. 59)⁷⁷. Dans notre étude, nous mettrons principalement l'accent sur les facteurs démographiques et géopolitiques qui influencent la sous-consommation de protéines animales provenant du poisson dans le golfe de Guinée.

⁷⁷ Jean Chaussade, 1994. Lamer nourricière : enjeu du XXIe siècle, Concorde, 160p.

2-1-2-3-1- Les déterminants d'une sous-alimentation en protéines de poisson dans le golfe de Guinée

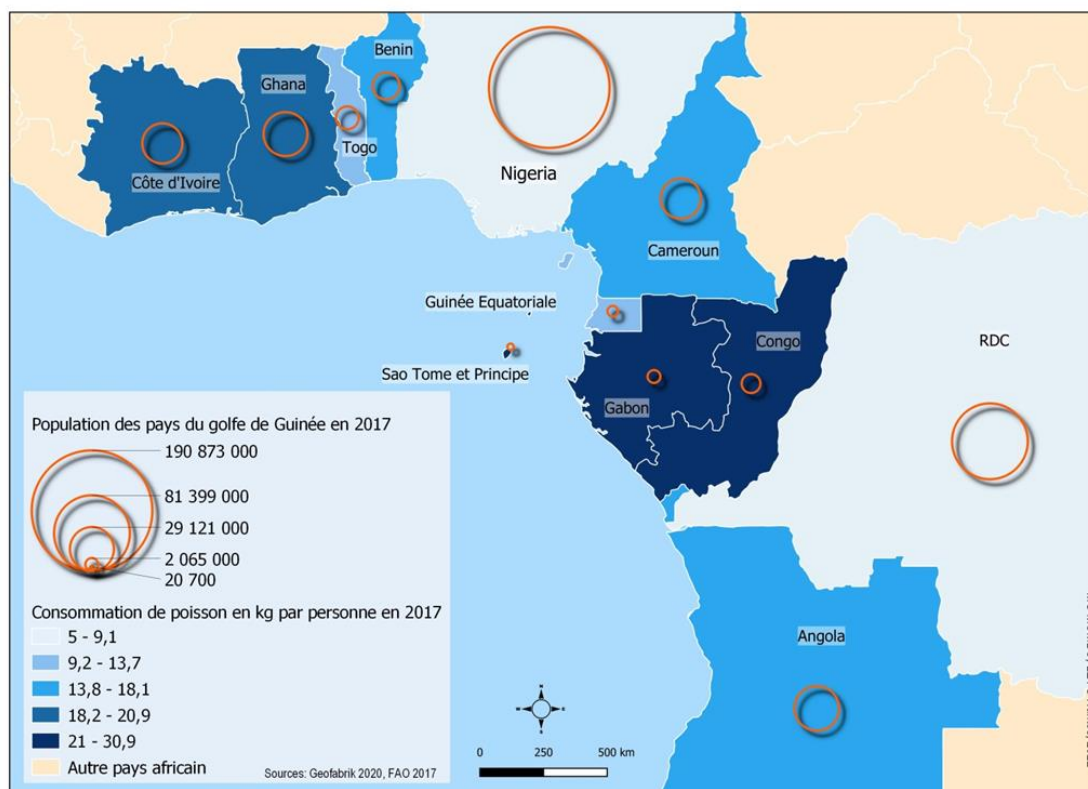
2-1-2-3-1-1- les facteurs démographiques

Les écarts entre capture et consommation de poisson dans le golfe de Guinée peut s'expliquer de plusieurs manières. Ainsi, au regard de la carte 28, il est fortement aisé de constater que la taille de la population est un indicateur important. Plus la population est forte, moins le poisson est consommé. C'est d'ailleurs l'hypothèse qu'émet la FAO fasse à cette situation :

Les écarts entre capture et consommation de poisson dans le golfe de Guinée peuvent s'expliquer de plusieurs manières. Ainsi, au regard de la carte 28, on constate facilement que la taille de la population est un indicateur important. Plus la population est forte, moins le poisson est consommé. C'est d'ailleurs l'hypothèse qu'émet la FAO fasse à cette situation : « *La faiblesse de la consommation en Afrique subsaharienne résulte de plusieurs facteurs interconnectés que sont, notamment, une population qui croît à un rythme plus élevé que l'approvisionnement en poisson, la stagnation de la production de poisson en raison de la pression exercée sur les ressources de la pêche de capture et un secteur de l'aquaculture peu développé* ».

De plus, Jean Chaussade, auteur du livre « *La mer nourricière : Les défis du XXIe siècle* », reconnaît que pour expliquer les disparités entre productions et consommation des produits halieutiques, bon nombre de facteurs peuvent entrer en jeu. L'auteur souligne notamment que le nombre élevé de personnes dépendantes de la pêche pour leur subsistance contribue à la faible consommation de poisson dans les pays en développement. Le Nigéria et le Gabon sont des exemples saisissants de la difficulté de redistribuer des produits de la mer en raison de la taille de leur population. Alors que le Nigéria, premier producteur de poissons en Afrique, compte 200 millions d'habitants, le Gabon, avec sa population de 2,5 millions d'habitants, parvient à consommer 30,9 kg de poisson par habitant, soit un chiffre comparable à celui de pays comme la France (34,4 kg par habitant).

Carte 31 : La répartition spatiale entre la taille de la population et la consommation en kg/personne dans le golfe de Guinée



2-1-2-3-1-2- Les facteurs politiques : le cas de la pêche au thon

Bien au-delà des facteurs démographiques, la faiblesse de consommation des produits de la mer dans le golfe de Guinée trouve son explication au travers des accords de bilatéraux de pêche entre les pays de la région et les pays et étrangers. Dans son étude sur la pêche en Afrique, Michel Morin (2020) montre en effet que les Etats côtiers de l’Afrique de l’Ouest en générale, s’ils disposent formellement de droits souverains sur leur ZEE, n’exercent pas pleinement ces droits pour leur bénéfice et celui de leur population. Il y a, comme une asymétrie d’information entre d’une part les Etats côtiers et d’autre part les armateurs ou les Etats tiers qui négocient l’acquisition de droits de pêche pour le compte de ces derniers dans le cadre d’accords bilatéraux, avec comme résultat des revenus très faibles pour l’Etat côtier (Morin M., 2020, p. 18). Cité par l’auteur, une étude réalisée pour le compte de la FAO arrive à une conclusion encore plus tranchée. La valeur totale ajoutée de la pêche marine par les pays africains en 2011 a été de 9,9 milliards de US dollars. Cependant, elle provient seulement de 75% du total des captures sur le pourtour du continent africain. Il a été calculé que si les restant 25% du total étaient pêchés par les pays africains plutôt que par les PPPH [pêcheurs pratiquant la pêche hauturière, c’est-à-dire les pays de pêche lointaine], en théorie, ces captures additionnelles

pourraient générer une valeur de 3,3 milliards de dollars US, ce qui est 8 fois plus que l'actuel 0,4 milliard que les pays africains retirent des accords de pêche⁷⁸.

2-2- Le tourisme maritime : un fait important dans la continuité des rapports entre littoralisation et maritimisation dans le golfe de Guinée

Dans sa version moderne, l'activité touristique s'est développée, au sein des sociétés industrialisées à partir du milieu du XIXe (Kadri B., 2022 et J-L. Boutillier, J. Copans et, M. Fiéloux, 1978). En utilisant les termes de Jean-Marie Miossec (1973), la géographie du tourisme se présente comme un système disposant d'émetteurs, de flux et de récepteurs⁷⁹. Les émetteurs, c'est-à-dire l'origine des touristes, sont les pays développés et tout particulièrement les habitants des villes. Les récepteurs sont les lieux d'arrivée des touristes venus consommer du loisir et de l'espace touristique. Il s'agit d'une migration vers un espace périphérique (J-M. Miossec, 1973)⁸⁰. Sur la côte Ouest africaine, les pays se tourne peu à peu vers le tourisme. Les secteurs le plus attractifs de leurs littoraux sont en phase de passer de territoire du vide à un monde progressivement plein (Miossec A., 2011, 103).

A partir des années soixante, l'essor du transport aérien par charter a entraîné une globalisation de cette périphérie en ouvrant la plupart des pays du tiers monde à la pénétration d'un tourisme de masse, (Boutillier J-L et *all*, 1978). Cité par Jean-Louis Boutillier et *all*, Mathieu Ekra, Ministre du Tourisme ivoirien, prononçait un discours très enthousiaste lors de l'inauguration du village du Club Méditerranée à Assinie en 1972 :

⁷⁸ Ibid

⁷⁹ Jean-Marie Miossec 1973, cité par N'Dri Germain Apling-Koussi 2001

⁸⁰ Ibid

« Le tourisme peut [...] apparaître comme une entreprise, la première sans doute, de redistribution des richesses mondiales, les nantis visitant les pays pauvres pour leur plaisir mais créant à cette occasion des emplois, une activité, des ressources, là où il n'y avait que le sable, le soleil et la brousse disponibles. Pour ma part, déjà je devine sur la lagune Aby des skieurs allemands, des voiliers scandinaves, des pêcheurs italiens... Dans la forêt toute proche, des marcheurs néerlandais et des Suisses chasseurs de papillons. Dans les villages, des collectionneurs anglais. Sur la mer, des surfeurs américains et des plongeurs canadiens. Sur la plage, des Belges qui rosissent. Et ce choc sonore des boulistes français. Avec partout, mêlés à eux, de près ou de loin, leurs hôtes africains ».

Aujourd'hui, la maritimisation des économies africaines impulsée par l'offshorisation dans les années 90 entend de développer non seulement des activités économiques telles que la pêche, les hydrocarbures et le commerce maritime, mais également du tourisme maritime qui se présente comme un secteur d'avenir. En effet, la notion de marimité qui est apparue récemment, au début des années 1990 est une formulation simple pour désigner des relations complexes entre l'homme et la mer. Il évoque la représentation, la sensibilité, la perception que l'homme a de son milieu (Lucas M., 2015). Cette perception du monde maritime est évolutive selon les époques, les idéologies, l'évolution des technologies, les mentalités... Tous ces facteurs déterminent les actions, les activités maritimes des différents groupes sociaux.

Les liens entre les communautés côtières d'Afrique de l'Ouest et l'océan connaissent une transformation profonde, évoluant de la crainte vers son intégration et sa compréhension. Dans cette dernière sous-section, nous soulignerons également certaines facettes du développement touristique potentiel le long de ce littoral du golfe de Guinée.

2-1-1- La mer comme lieu d'évitement

Il est important de reconnaître que dans certains littoraux Ouest-africains, les vagues de peuplement l'ont été que tardivement (Pélessier P., 1990, p. 9). Il est enfin indéniable qu'aucune organisation politique d'envergure, aucune construction étatique pris appui en Afrique noire sur une interface continent-océan et aucun secteur important du littoral a été dans le passé durablement incorporé un espace structuré dont il ait constitué une pièce maîtresse. Au contraire la maîtrise des mers a toujours été sur le rivage occidental du continent comme sur sa façade orientale synonyme d'impérialisme extérieur⁸¹. Faut-il le rappeler, mis à part ces quelques foyers maritimes dont des connaissances de pêche ont été avérées par bon nombres d'auteurs, les populations Ouest africaines se sont formées, bien avant l'arrivée des Européens à l'intérieur des terres. De plus, le commerce transsaharien a contribué à la création des grandes cités telles que Silmaja et Djéné.

L'arrivée des Portugais a incité ces peuples terriens à se tourner vers la mer en tant que source de revenus grâce au commerce. Cependant, à travers de la traite négrière, la mer a été relayée à un lieu de captation, un territoire de l'oubli. La côte a été le point d'arrivée de stockage, et le point de départ des funestes convois en direction des Amériques (Ogoulat A-D., 1998, p. 591).

Bien que les souvenirs d'un passé difficile soient toujours vivants, les populations Ouest africaines entretiennent des rapports assez évolutifs face à la mer. Forcés par la décolonisation, les nouveaux Etats indépendants ont été dans l'obligation d'intégrer la mer dans leurs processus de développement. Au fur et à mesure des espaces littoraux ont attiré la majeure partie des populations vivants à l'intérieur des terres. D'Abidjan à Luanda en passant par Lagos, des grandes métropoles se sont formées sur la côte.

L'étude menée par Emile Aurelien Ahua (2024) montre qu'à l'instar de la côte Ouest africaine, la Côte d'Ivoire subit une littoralisation de sa population ces dernières décennies. Par conséquent, les proximités littorales ont été occupées par des espaces de commerces, des espaces gastronomiques et par des hôtels. L'aspect caractéristique commun de ces espaces est le statut des populations qu'ils attirent et les perceptions sociales que leur fonctionnement suscite. Avec l'émergence de nouvelles préoccupations sociales et économiques définie par l'autorité locale, le développement touristique a été de plus en plus redynamisé et institutionnalisé ; notamment dans les villes de San-Pedro, Tabou et Grand Béreby. C'est ainsi

⁸¹ Ibid

que la construction des sites touristiques et des infrastructures culturelles s'est inscrite dans une logique de réponse aux exigences économiques régionales (Ahua E. A, 2024, p. 272).

Le point suivant met en exergue des différentes formes de tourisme susceptible d'attirer des populations non seulement locales mais également venues du monde entier.

2-1-2- Les attraits touristiques et les lieux prometteurs du golfe de Guinée

2-2-1-1- Le tourisme mémorial de la traite négrière à Ouidah

Avec 197 millions de dollars de recettes en 2014, le tourisme constitue pourtant la plus importante source de recettes en devises étrangères du Bénin, après le coton. Le tourisme génère 2,6% du PIB et fournit 5,6% de la totalité des emplois (Banque mondiale, 2017). Bien que très anciennes, faute des données récentes, ces chiffres sont toutefois trop faibles pour ce pays, berceau du Vaudou et centre international de la mémoire des esclaves.

Les autorités Béninoises sont conscientes des domaines à améliorer et des ressources existantes. Le secteur du tourisme figure donc en tête de leurs priorités⁸². Ainsi, une bonne partie des 46 projets phares du Programme d'actions du gouvernement (PAG), est destinée à promouvoir le Bénin comme destination touristique⁸³. Ces projets devraient représenter un investissement de 685 milliards de francs CFA et créer plus de 150 000 emplois. Le Président Patrice Talon, en 2016, au début de son quinquennat, présente le Programme d'actions du gouvernement, qui concerne tous les domaines économiques du pays. Le programme met en avant deux axes majeurs de création de richesses et d'emplois, dont le tourisme. Du volet tourisme du PAG, dit « *Bénin Révélé, 2016-2020* », il ressort que le cœur de la « destination Bénin » s'organisera autour du thème « *Histoire et Culture* » (Rieucan J., 2019, p. 601). Six principaux axes y sont développés ; dont le deuxième concerne la valorisation de la cité historique de Ouidah à travers la conception et le développement du Complexe hôtelier de la Marina près de la porte du non-retour à Djègbadji (Photo 6).

⁸² Ibid

⁸³ Ibid

Photo 6 : Vue aérienne du projet touristique de marina autour du commerce des esclaves à Ouidah



Source : Présidence du Bénin, 2023 <https://www.youtube.com/watch?v=Cgy3qFKggjw>

Le complexe comprend notamment :

- Une arène Vodun pour la fête des religions endogènes et diverses manifestations culturelles ;
- Deux parkings de plus 350 places ;
- Des jardins du souvenir ;
- L'esplanade touristique avec restaurants, bars et sites de divertissement ;
- La reconstitution historique d'un bateau négrier ;
- Une zone hôtelière d'environ 130 chambres ;
- Un village artisanal, Zomachi,
- L'annexe de l'office du tourisme ;
- La promenade flottante sur la lagune
- Un jardin de recueillement (Présidence du Bénin, 2023)

Il convient de noter que la mondialisation patrimoniale, sous la férule de l'UNESCO, participe d'une opposition entre la souveraineté nationale et la logique de sauvegarde de cette organisation internationale (Brianso I. et Tabbaa O, 2021). Ainsi, au Bénin les acteurs internationaux (Haïti, Organisation Mondiale du Tourisme, Union Européenne, Unesco) en

1995, ont permis l'édification et le classement au patrimoine mondial du Mémorial de la Porte du Non-Retour à Ouidah. De ce classement découle une acquisition mondiale de notoriété et la garantie d'une fréquentation touristique pérenne.

Cependant, le développement d'un tourisme mémoriel à Ouidah ne se fait pas sans impacts. Dans cette ville où l'héritage et les transmissions sont ce que les peuples ont gardés de plus immuables et de plus précieux, les vrais acteurs ne sont plus de ce monde, mais leurs descendants sont là, et continuent de garder en mémoire l'image tragique de la traite négrière. Mieux encore, les positions n'ont pas beaucoup varié : les victimes d'hier sont restées haineuses tout en gardant le silence et les descendants des anciens négriers veulent aujourd'hui parler de leur gloire passée, mais restent mesurés parce que peut-être, la vengeance guette (Lando P., 2013, p. 269)

Aussi, hormis le développement d'un tourisme culturel, des écosystèmes luxuriants abritent le golfe de Guinée pour le développement d'un écotourisme, notamment dans les côtes gabonaises.

2-2-1-2- le développement de l'écotourisme sur les côtes gabonaises : Enjeux et défis

La recherche d'une durabilité pour une meilleure gestion des ressources naturelles va constituer le point de départ des réflexions sur les tourisms de nature, dont l'écotourisme (Rousselot Okome Omanda P, 2013, p.103). Le bien-être des populations vivant dans ces espaces intacts qui serviraient à l'écotourisme et la possibilité de les faire participer à leur propre développement sont des aspects qui ont été intégrés au fur et à mesure des réflexions⁸⁴. Fort est de reconnaître que l'intérêt grandissant du public pour l'environnement et les voyages orientés vers le plein air couplé avec la croissante insatisfaction à l'encontre du tourisme de masse, a montré à l'industrie du tourisme qu'il y avait une place pour l'écotourisme (Orams, 1995 ; Weaver, 1998 ; Honey, 1999)⁸⁵. Cependant, comme le souligne Fennec cité par Tardif, il n'y a pas de consensus sur l'origine du terme écotourisme. Aussi, sa définition varie selon les auteurs en fonction des enjeux mis en valeur. En effet, « *L'écotourisme a longtemps été l'objet de divergences d'opinions concernant son origine, sa définition ou encore sa mise en pratique* », (Rousselot Okome Omanda P, 2013).

⁸⁴ Ibid

⁸⁵ Orams, 1995 ; Weaver, 1998 et Honey, 1999 cités par Jonathan Tardif, 2003

Certains auteurs s'accordent à dire que le terme ait été entendu pour la première fois en anglais dans un article de Romeril (1985), (Tardif J, 2003). L'auteur reconnaît également que d'autres travaux confirment une utilisation plus lointaine du terme, notamment dans les écrits de l'écologiste mexicain Hector Ceballos-Lascurain, dès 1973.

« *L'écotourisme est une forme de tourisme qui consiste à visiter des zones naturelles relativement intactes ou peu perturbées, dans le but précis d'étudier et d'admirer le paysage, et les plantes et animaux sauvages qu'il abrite, de même que toute manifestation culturelle (passée ou présente) à observable dans ces zones* »

Ceballos-Lascurain H, 1987, cité par L'ATES.

Pour Peter Bjork (2007), le terme écotourisme a connu une utilisation encore plus lointaine. Il a été cité pour la première fois par Hetzr en 1965, lorsqu'il a défini comme étant « *A form of tourism based principally upon natural and archaeological resources such as caves, fossil, sites and archaeological sites* »⁸⁶. En français : « *Une forme de tourisme basée principalement sur les ressources naturelles et archéologiques telles que les grottes, fossiles et sites archéologiques* »

En outre, lors du sommet mondial de l'écotourisme en 2002, le concept d'écotourisme a été défini comme étant « *une forme de tourisme durable qui contribue activement à la protection du patrimoine naturel et culturel, qui inclut les communautés locales et indigènes dans sa planification, son développement et son exploitation et contribue à leur bien-être* », (Mibambo, 2021, p. 7). Enfin, The international Ecotourism society définit cette pratique tout simplement comme « *une forme de voyage responsable dans les espaces naturels qui contribue à la protection de l'environnement et au bien-être des populations locales* »⁸⁷.

En tenant compte de toute ces définitions, le patrimoine naturel, notamment en lien avec la maritimité, est aussi un atout important pour développer le secteur du tourisme dans notre zone d'étude (Ballouche A., Gauchet E., et Guineberteau T., p. 12). Le Gabon et son littoral en particulier dispose à bien égard des atouts nécessaire pour le développement de ce type d'activités touristiques. Avec plus de 950 kilomètres de côtes, une faune riche et diversifiée,

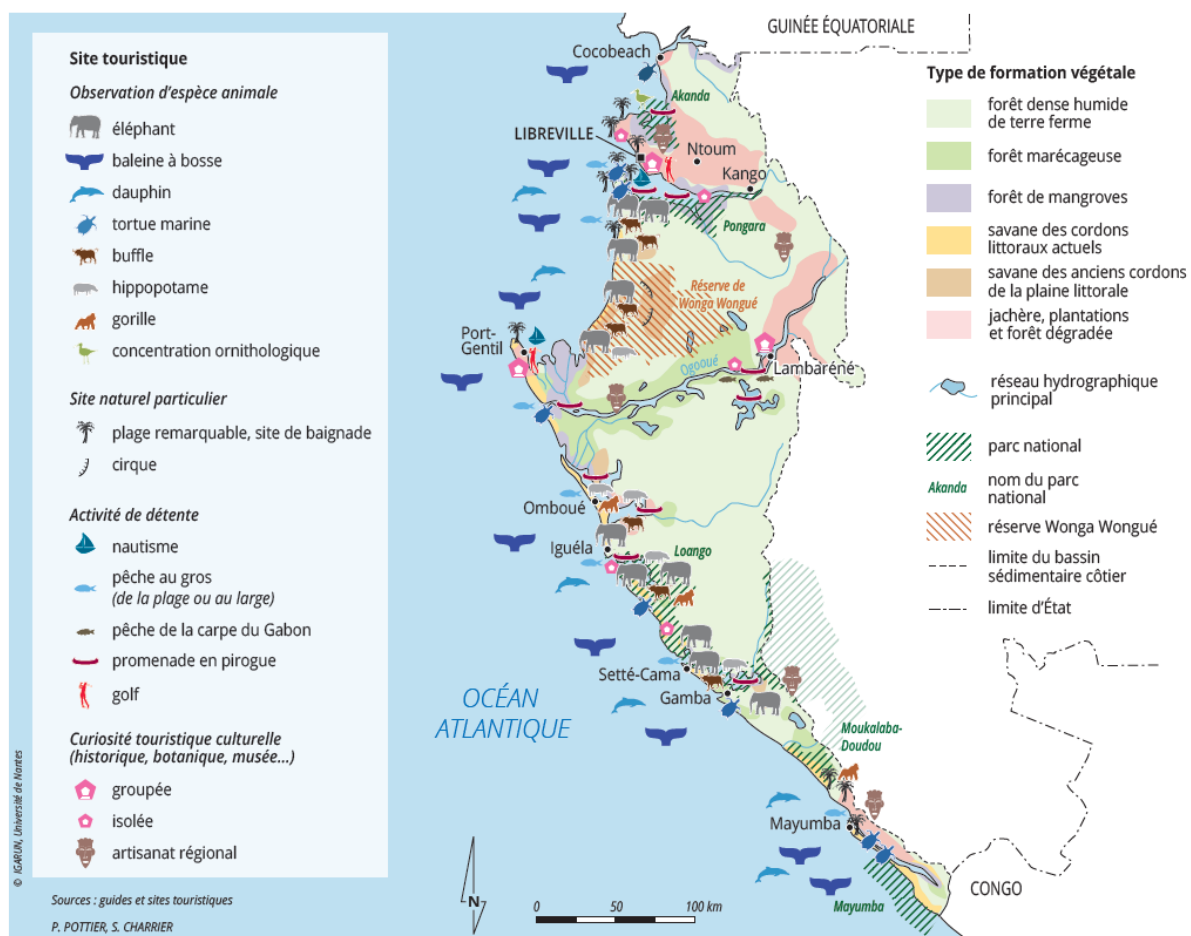
⁸⁶ Cité par Pamela Rosellot Okome Omanda,

⁸⁷ L'ABES <https://www.tourisme-equitable.org/ecotourisme/>

une flore luxuriante, des paysages d'une Afrique tropicale authentique et des traditions culturelles originales, le Gabon reste un pays aux multiples atouts et potentialités touristiques (Pottier P et *all*, 2016, p.197).

Les parcs nationaux bordant l'océan Atlantique sont réputés pour leurs panoramas époustouflants, leur flore côtière composée de palétuviers et de zones humides, ainsi que pour leur richesse en espèces animales variées (Carte 33).

Carte 32 : Attractions touristiques dans les régions littorales du Gabon



Source : Patrick Pottier et Simon Charrier, 2016

La carte ci-dessus met en évidence les atouts naturels et culturels à visiter au Gabon. Comme le souligne si bien Pottier et *all* 2016, à l'approche des côtes, sur les sables des longues plages qui s'étendent à perte de vue, certains de ces mammifères terrestres viennent même au contact de l'eau (photo 3), ce qui offre des spectacles naturels tout à fait exceptionnels que les professionnels de la promotion touristique tentent de mettre en valeur⁸⁸. Ainsi, les

⁸⁸ Ibid

représentations des éléphants, buffles et hippopotames déambulant sur les plages sont devenues comme des symboles de cette nature gabonaise omniprésente qui occupe jusqu'aux territoires les plus improbables⁸⁹. Comme autre atout naturel à visiter au Gabon, il s'agit de la tortue luth. En effet, le Gabon possède la plus grande population mondiale nidifiante de tortues luths⁹⁰, qui viennent fondre notamment sur les plages de Pongara jusqu'à celles de Mayumba.

2-1-3- Les littoraux du golfe de Guinée, des nouveaux espaces de loisir

Les littoraux du golfe de Guinée constituent aujourd'hui des espaces de loisirs attractifs. Des simples balades sur la plage, aux activités balnéaires, ces espaces côtiers sont en phase de devenir des espaces de maritimisation. A cet effet, l'étude menée par Emile Aurélien Ahua dans sa thèse de doctorat a permis d'identifier le tourisme comme l'un des moteurs de la littoralisation dans les côtes Ouest africaines en générale et au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire en particulier. La présence d'attractions naturelles telles que des plages, combinée aux efforts du gouvernement pour développer des sites touristiques et des équipements culturels, a entraîné une augmentation des mouvements de population vers les zones côtières. Cette augmentation a eu un impact sur les schémas d'urbanisation et la croissance des villes côtières de la région.

L'étude identifie trois principaux types de tourisme dans le Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire : le tourisme d'affaires, le tourisme de loisirs et le tourisme d'observation simple. Le tourisme d'affaires est généralement de courte durée, les personnes se rendant dans la région pour des réunions, des congrès ou des expositions. Le tourisme de loisirs, également appelé tourisme culturel, implique des séjours plus longs et se concentre sur la découverte du patrimoine d'une région et du mode de vie de ses habitants. Le tourisme d'observation simple est un tourisme de proximité, où les personnes déjà présentes dans la ville pour d'autres raisons en profitent pour explorer la région.

Cependant, en apportant un regard comparatif, l'étude montre une caractérisation propre à chaque ville. À San-Pédro, le tourisme d'affaires domine, tandis qu'à Tabou et Grand-Béréby, le tourisme de loisirs est plus important. Cette différence s'explique par les types d'aménagements et d'attractions disponibles dans chaque ville. Par exemple, San-Pédro propose davantage d'infrastructures et d'activités liées au tourisme d'affaires, tandis que Tabou et Grand-Béréby sont réputées pour leurs atouts naturels, notamment leurs plages immaculées.

⁸⁹ Ibid

⁹⁰ <https://www.amazinggabon.com/fr/gabon-aventure/les-tortues-luth-du-gabon-une-espece-endemique/>

Les 18-25 ans sont sans conteste les plus actifs sur la plage (Desse M, 2004, p. 84). La plage est un espace de convivialité où l'on se retrouve entre amis et en famille. C'est également le lieu de festivités ; où la jeunesse locale y organise des fêtes toute la nuit.

Photo 7 : Color beach party pour un festival de fin d'année à San Pedro (Côte d'Ivoire)



Source : Anonyme, cité par Emile Aurélien Ahua, 2024

Pour l'occasion de la fête de fin d'année, les jeunes de la ville de San Pedro ont organisé une Color party à la plage.

De plus, ces populations passionnées de la mer ne contentent plus qu'à observer les vagues. On observe une tendance croissante à passer du sable à l'eau. Les activités du sport nautique connaissent un essor, en particulier à Assinie (Côte d'Ivoire).

2-2-3-2- Du sable à la mer

De la plage de sable blanc, sous le soleil (M. Desse, 2005, p. 8), les adeptes de sports nautiques ou les plus curieux poursuivent désormais leurs escapades en mer. Plusieurs centres nautiques proposent des activités telles que la voile, le kayak, le ski nautique, la plongée⁹¹. On peut également louer une planche de surf ou un paddle board dans la station balnéaire d'Assinie. Le

⁹¹<https://www.yafohi-travel.com/article/141/activites-incontournables-pour-un-sejour-a-assinie-la-station-balneaire-paradisique-de-la-cote-d-ivoire>

littoral d'Assinie (Côte d'Ivoire) a fait l'objet d'un programme ambitieux d'aménagement touristique initié dans les années 1972 (Hauhout C., 2010, p. 316). Située à 94 Km à l'est d'Abidjan, Assinie est une station balnéaire de la Côte d'Ivoire, au bord du golfe de Guinée. La localité est la destination privilégiée des abidjanais aisés pour le week-end et pour les touristes étrangers.⁹²

Photo 8 : Panorama de la station balnéaire d'Assinie (Côte d'Ivoire)



Cliché de Pixels panoramiques, 2023.

Avec un cordon littoral de 30km, la station balnéaire d'Assinie est située entre l'océan et la lagune Aby, à la frontière Sud-est entre la Côte d'Ivoire et le Ghana.

Dans les méandres de la mangrove se mélangent les eaux douces et les eaux salées. À l'ombre des palétuviers se trouvent des chauves-souris. C'est tout un écosystème encore préservé que de plus en plus de touristes viennent observer. Sur les bords du golfe de Guinée, Assinie offre un double visage sauvage et domestiqué. Sa longue plage en a fait une station balnéaire privée devenue célèbre en 1978. C'est là que fut tourné le film "Les bronzés".⁹³

⁹² Ibid

⁹³ TF1 Info, 2021, A la découverte de la station balnéaire d'Assinie (Côte d'Ivoire)
<https://www.tf1info.fr/voyages/video-a-la-decouverte-de-la-station-balneaire-d-assinie-en-cote-d-ivoire-2174478.html>

Photo 9 : Une école d'initier au surf à Assinie



Source : Levoyageducalao.com

Photo 10 : un surfeur à Assinie



Source : Anonyme

L'État a construit un hôtel classique (Sitour) et deux villages de vacances exploités par des opérateurs privés (Valtur et Club Méditerranée). L'hôtel Sitour est le plus modeste de ces réceptifs. C'est un hôtel d'une vingtaine de chambres réparties entre des bungalows doubles ou

individuels (Dienot, 1980)⁹⁴. Plusieurs paillotes installées sous la cocoteraie, près de la lagune ou sur le bord de mer, permettent aux touristes d'admirer le paysage et de se détendre.

D'après l'étude réalisée par Jean-Luc Degui et *all* (2019) sur le diagnostic de l'offre touristique dans la région du Sud-Est de la Côte d'Ivoire, nous pouvons conclure que sur cette partie du pays, Assinie est la commune offrant uniquement des résidences hôtelières balnéaires. En 2019, elle enregistrait au total seize hôtels (Degui J-L et *all*, 2019, p. 290). En effet, il s'agit des établissements d'accueil à plusieurs étages ; avec vue sur l'océan Atlantique.

Conclusion chapitre 2

Ce chapitre a mis en lumière la côte du golfe de Guinée comme des territoires d'appropriation depuis le début du XXe siècle jusqu'à nos jours. Les exemples de Lagos, au Nigeria, ainsi que du binôme Libreville/Port-Gentil, montrent une croissance significative de la population dans ces villes côtières. Cependant, au tournant des indépendances, les anciennes colonies Ouest africaines présentaient une densité démographique extrêmement basse. En effet, en 1960, l'Afrique de l'Ouest ne comptait que 12 millions d'habitants, répartis entre 298 villes différentes. Les villes les plus peuplées à cette époque étaient Lagos (823 000 habitants), Port Harcourt (371 000 habitants), Accra (338 000) et Abidjan (225 000). L'Afrique centrale, hors Angola, ne comptait quant à elle que 2,85 millions d'habitants, dispersés dans 73 agglomérations. Les trois villes les plus peuplées étaient alors Kinshasa (452 000 habitants), Douala (128 000) et Pointe-Noire (68 000). Sur la côte Ouest-africaine, aucune ville ne dépassait 1 million d'habitants.

Les villes du littoral du golfe de Guinée connaissent depuis les indépendances une croissance démographique sans précédente. Plusieurs facteurs expliquent cette polarisation des villes du littoral par rapport à celles de l'intérieur. Le chapitre souligne notamment les facteurs économiques et historiques.

Enfin, notre analyse du passage entre littoralisation et maritimisation des populations du golfe de Guinée a mis en évidence deux activités importantes : la pêche et le tourisme. Les mutations de la pêche, passant d'une pêche traditionnelle collant les rivages à une pêche motorisée, mettent témoignent à bien des égards des nouvelles considérations de la mer, de la peur à l'espace de conquête. Enfin, avec la création des stations balnéaires et la pratique des sports

⁹⁴ Dienot 1980, cité par Célestin Hauhouot, 2010.

nautiques, les littoraux subissent des transformations conséquentes, passant des espaces du traumatisme aux espaces de loisirs.

Conclusion première partie

La première partie a explorée les changements significatifs des liens entre les populations d'Afrique de l'Ouest et leur environnement marin au fil du temps. En utilisant une approche historique, elle a mis en évidence certains des ajustements dans la manière dont les populations perçoivent la mer. Il est évident que l'arrivée des portugais sur les côtes Ouest-africaines au XV^e siècle a entraîné une nouvelle dynamique sur cette côte, en favorisant l'ouverture du commerce transatlantique.

Cependant, l'approche géohistorique nous a permis de desceller l'impact des événements historiques tels que la traite négrière (du XVIII^e au XIX^e siècle), la colonisation et la décolonisation sur les perceptions maritimes des populations Ouest africaines et par la suite des nouveaux États indépendants du golfe de Guinée. Du lieu des nombreux échanges commerciaux, la mer est devenue successivement le lieu du non-retour, l'endroit d'évitement.

Néanmoins, plusieurs événements récents ont également contribué à la construction d'une identité maritime au sein des nouveaux États indépendants du golfe de Guinée. Nous avons examiné les facteurs clés de la maritimisation des pays du golfe de Guinée en analysant l'essor du transport maritime, « l'offshorisation » des économies nationales et les investissements massifs dans la construction et le développement des infrastructures portuaires.

Au-delà des représentations historiques, le golfe de Guinée s'est révélé être un territoire d'appropriation pour ses communautés, depuis le début du XX^e siècle jusqu'à ce jour. Des villes telles que Lagos, au Nigéria, ainsi que le duo Libreville/Port-Gentil ont connu une expansion remarquable en termes de population, malgré une faible densité initiale.

Cette tendance a entraîné plusieurs changements dans les habitudes liées à la pêche et au tourisme. La transformation de la pêche, qui est passée d'une méthode artisanale près des côtes à une technique moderne utilisant des moteurs, illustre bien l'évolution des mentalités vis-à-vis de cet élément autrefois redouté. De même, l'émergence de complexes hôteliers balnéaires et de la pratique de sports aquatiques a profondément modifié le paysage littoral, faisant passer des lieux marqués par la souffrance à des zones dédiées au divertissement.

Après avoir examiné les évolutions dans les rapports entre les populations Ouest-africaines et la mer, il convient maintenant de s'intéresser aux défis géopolitiques associés à cette maritimisation.

DEUXIEME PARTIE

MARITIMISATION ET CONSEQUENCES GEOPOLITIQUES DANS LE GOLFE DE GUINEE

Du point de vue géostratégique, le détroit de Bab-el-Mandeb revêt une grande importance pour le commerce maritime mondial, tandis que le golfe de Guinée constitue une région clé dans la production de ressources énergétiques, notamment grâce aux nouveaux gisements pétroliers découverts en Mauritanie, au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Ghana. Comme le met en évidence Virginie Saliou (2016) :

« Ce sont chaque année près de 50 millions de tonnes de pétrole qui quittent les côtes africaines vers l'Europe, 90 vers les États-Unis et 40 vers la Chine. Si le golfe de Guinée ne fait pas partie des routes majeures, il se distingue néanmoins par l'importance des flux en approvisionnement stratégique qui le traversent », p 87.

De plus, les voies navigables du golfe de Guinée sont une porte d'entrée cruciale dans le monde pour presque tous les pays riverains, ainsi que pour les pays enclavés comme le Mali, le Burkina Faso, le Tchad ou encore la République centrafricaine (Ukeje C. et Mvomo Ela W, 2013, p 9). Ces derniers dépendent en effet de l'accès à la mer pour importer et exporter des biens et des services, en provenance et à destination des marchés internationaux. Ce sont près de 4 000 navires de commerce qui transitent par jour dans ces eaux, auxquels on doit ajouter les barques de pêcheurs, transporteurs de passagers ou caboteurs (Saliou V., 2016, p 88).

Le golfe de Guinée revêt donc une grande importance sur la scène économique mondiale, ce qui en fait un lieu d'intérêt majeur pour de nombreux acteurs de la coopération internationale. Selon l'article intitulé « *Les nouvelles tendances de la coopération en Afrique* » de Philippe Hugon, on assiste à une évolution où l'Afrique élargit sa base de partenaires, ce qui lui permet d'accéder à de nouveaux fonds provenant de nations émergentes et productrices de pétrole. De plus, il souligne qu'il existe une résurgence des liens historiques entre les régions africaines clés et leurs sphères d'influence respectives.

Tout comme l'océan mondial, le golfe de Guinée s'est transformé en une sorte d'Eldorado maritime décrit par Cyrille P. Coutensais (2012). Cet espace abrite la plupart des activités économiques nationales, avec des villes côtières telles que Lagos ou encore Libreville qui connaissent une croissance démographique exponentielle. Néanmoins, cette nouvelle ère de prospérité ne se déroule pas sans heurts, notamment sur le plan politique. Comme l'exprime

Cyril P. Coutensais, notre Eldorado flottant est entraîné par un courant irrésistible : celui de la mondialisation des échanges, des flux financiers, mais également des acteurs non gouvernementaux. De son côté, Pierre Conesa (2006) mettait déjà en garde contre ces menaces, affirmant que « *les criminels et les réseaux illicites naviguent sur la vague de maritimisation* ».

Jusqu'à présent, ce sont les gouvernements qui ont dominé le processus de maritimisation dans le golfe de Guinée, alternant entre les puissances coloniales et les États côtiers. Cependant, aujourd'hui, cet espace maritime attire également l'attention d'un groupe d'acteurs malveillants. Selon une estimation du Fonds monétaire international (FMI), les bénéfices annuels générés par les activités illicites s'élèvent à environ 1 500 milliards de dollars, englobant diverses formes de criminalité. La traite de stupéfiants, quant à elle, représente un marché estimé à 400 milliards de dollars chaque année, soit près de la moitié de l'ensemble des revenus criminels organisés, équivalant au produit intérieur brut de l'Espagne (Conesa P, 2006).

Par conséquent, cette partie vise à examiner le jeu des acteurs et des forces en présence dans cet espace maritime. Nous analyserons d'abord les différentes tactiques des puissances mondiales pour l'appropriation de l'espace maritime du golfe de Guinée ; à l'exemple de la France, des États-Unis, de la Chine et de la Russie (**Chapitre 3**) avant d'examiner le déploiement des acteurs informels dans la région (**Chapitre 4**).

Chapitre 3 : le golfe de Guinée : un espace de convoitises

Dès les années 1990, Edward Luttwak annonçait un changement majeur dans l'analyse de la puissance mondiale. Alors que la guerre froide opposait principalement deux blocs, l'Est et l'Ouest, la mondialisation a entraîné l'émergence de nouvelles puissances régionales. Ces nouvelles forces, autrefois reléguées au second plan, sont désormais en mesure de perturber l'équilibre économique établi par les grandes nations, devenant ainsi des joueurs incontournables sur la scène internationale.

Comme nous l'avons vu dans notre première partie, la période postcoloniale a persisté en maintenant la présence française dans le golfe de Guinée grâce aux activités de ses entreprises nationales. Parallèlement, durant cette même ère, les relations entre anciennes colonies et l'Occident, et plus spécifiquement avec la France, étaient principalement axés sur l'aide au développement et la coopération, servant d'instrument d'influence. Ces interactions se caractérisaient par une combinaison complexe d'affects, de sentiments, de dette impayée, de désir d'autonomie et de crainte d'abandon (Hugon, 2010).

Aujourd'hui, nous assistons à un changement radical dans les dynamiques entre la France et ses anciennes colonies, en particulier sur la côte occidentale africaine. Selon Pierre Prod'homme (2023), cela peut être résumé comme suit :

D'une part, la Russie accélère son implantation en Afrique en multipliant les initiatives dans les champs sécuritaire, économique, d'influence mais aussi diplomatique, saisissant chaque opportunité pour « pousser la France hors du ring » via son proxy Wagner, la Société militaire privée (SMP) d'Evgueni Prigojine. D'autre part, Pékin continue de tisser ses Routes de la soie par une « diplomatie de la dette » dont les ressorts économiques et d'influence sont mis en œuvre à notre détriment. Ankara, enfin, concurrence l'influence française en s'appuyant sur son activisme économique (vente d'armes) et culturel (langue, religion) en vue d'asseoir son dessein de puissance régionale.

Les transformations géopolitiques et géoéconomiques ont relégué l'Afrique au rôle de théâtre où s'affrontent les influences extérieures. Bien que cela ne soit pas une nouvelle tendance, contrairement à la guerre froide, cette bataille pour l'influence se joue désormais entre les grandes puissances établies, les nouvelles puissances montantes, ainsi que potentiellement entre

nations africaines elles-mêmes. Cela est notamment vrai depuis l'instauration des Zones économiques exclusives (ZEE) grâce à la convention de Montego Bay en 1982.

Dans ce cadre, ce chapitre aborde le golfe de Guinée, qui est devenu un enjeu majeur pour divers acteurs. Ainsi, nous chercherons à répondre aux questions suivantes : comment les différents acteurs mondiaux opèrent-ils dans le Golfe de Guinée ? Quelles sont les différentes stratégies adoptées pour dominer cet espace ? Et, du point de vue régional, quel impact cela a-t-il sur la coopération régionale ?

Section 1 : Les enjeux des politiques étrangères pour le golfe de Guinée

Les tensions Est/Ouest s'étant exportées en Afrique, elles ont transformé ce continent en un champ de bataille idéologique. En effet, les antagonismes entre l'URSS et les États-Unis portaient sur l'expansion du communisme d'un côté, et la domination du capitalisme de l'autre. Par conséquent, la guerre civile angolaise, qui a duré près de 20 ans, peut être considérée comme un exemple tangible de la projection en Afrique du conflit idéologique entre ces superpuissances. Toutefois, après la disparition de l'Union soviétique en 1991, la fin de la Guerre froide a relégué l'Afrique subsaharienne à une zone floue de l'histoire, selon Louis Dufour (2007). De plus, pris au piège dans une succession de conflits internes, l'avenir des nations africaines situées au sud du Sahara paraissait alors incertain.

Malgré une histoire tumultueuse, il semble que l'Afrique soit à nouveau un terrain propice aux affaires. En effet, grâce à l'exploitation accrue des matières premières, au développement des échanges commerciaux internationaux et à sa population considérable estimée à 1,2 milliard d'habitants, selon l'Institut national d'études démographiques français, l'Afrique a retrouvé une utilité. Cette tendance est confirmée par Philippe Hugon (2010), qui souligne dans son article « *les nouveaux acteurs de la coopération en Afrique* », les facteurs contribuant aux nouvelles dynamiques de la coopération en Afrique. Il met notamment en évidence l'intérêt grandissant des pays émergents, tels que la Chine, ainsi que celui des nations industrialisées, telles que les États-Unis, pour les ressources naturelles africaines, qu'il s'agisse de biodiversité, de forêts, d'hydrocarbures, de minéraux ou encore de terres cultivables. Parallèlement, on assiste à une expansion significative du marché africain, qui devrait passer de 900 millions de consommateurs actuellement à 2 milliards d'ici 2050 (Hugon P, 2010). Cet optimisme est partagé par le colonel Jean-Louis Dufour, qui déclare : « *Aujourd'hui, toute l'attention se porte*

vers l'Afrique, depuis la Chine jusqu'à l'Amérique latine, en passant par les États-Unis. Les dirigeants mondiaux incluent cette région dans leur emploi du temps chargé ».

Par ailleurs, au moment où le temps mondial est aux questions relatives à la qualité de la vie (Awoumou C. D. G, 2005, p.3), axée sur la libéralisation des échanges et la libre circulation du transport maritime, le golfe de Guinée alimente des convoitises. Ainsi, la question dont on se pose c'est qui convoite le golfe de Guinée ?

Sous l'instigation des États-Unis, le Golfe de Guinée est convoité par des États occidentaux (France, Grande Bretagne, Belgique, Espagne), orientaux (Chine, Japon, Inde, Israël), du Sud (Brésil) et d'Afrique (Afrique du Sud, Nigeria, Libye, Maroc) ; et par des acteurs privés de toutes natures : multinationales, institutions internationales, idéologues, prédicateurs, prédateurs, affairistes... (Awoumou C.D.G, 2005, p. 3)

L'Afrique occidentale s'est imposée comme un carrefour clé pour les exportations de matières premières et d'énergie vers l'Union européenne, les États-Unis, l'Amérique latine et l'Asie. Les responsables politiques américains voient cette région comme une Afrique utile, capable de satisfaire leurs besoins critiques en ressources naturelles. En effet, la présence économique française en Afrique de l'Ouest, notamment au Nigéria et en Côte d'Ivoire, est remarquable. Ces deux nations représentent respectivement le premier et le deuxième partenaire commercial de la France sur ce continent. Elles abritent également près de 60 % des investissements français en Afrique de l'Ouest. Près de 100 entreprises tricolores opèrent dans divers secteurs tels que l'industrie pétrolière (Total), la construction (Lafarge-Holcim, Bouygues), la logistique (Bolloré), (Rapport Sénat, 2023)

En ce sens, cette section explore les enjeux des politiques étrangères définies pour le golfe de Guinée. Dans son ouvrage intitulé « *Le golfe de Guinée, enjeux et rôle dans la géopolitique mondiale des États-Unis* », Alceme Tsassa Mfumu-Kanga (2016) le notifiât, il n'existe pas de consensus sur la manière de définir la politique étrangère (p. 45). Les définitions utilisées sont proposées par les experts et même les dirigeants gouvernementaux ; selon leurs propres interprétations.

Jean-Frédéric Morin, auteur du livre « *La Politique étrangère : Théories, méthodes, références* », décrit la politique étrangère comme « *les mesures prises ou les principes régissant les actions d'une entité souveraine agissant sur la scène internationale* ». De son côté, Frédéric

Charillon définit la politique étrangère comme « *l'instrument grâce auquel un État cherche à influencer son milieu politique mondial* ». Dans le cas du golfe de Guinée, outre son rôle traditionnel d'allié, la France n'est pas la seule puissance à s'intéresser à la région. D'autres pays, tels que les États-Unis, ont également mis en place des stratégies visant à satisfaire leurs intérêts nationaux et à accroître leur influence sur la scène internationale. Ainsi, dans un premier temps, nous commencerons par examiner l'évolution récente de la politique française dans cette zone, puis analyserons l'enjeu et place du golfe de Guinée dans la politique américaine. Ensuite, nous évoquerons la montée en puissance de la Chine et de la Russie qui constituent des véritables bouleversements diplomatiques dans la région ces dernières années.

1-1- la France comme garant de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ?

La France a longtemps bénéficié d'un ancrage historique avec sa compagnie d'État Elf, devenue totale (Munier F, 2016). Loïk Le Floch Prigent⁹⁵, PDG d'Elf de 1989 à 1993, pouvait le déclarer : « *Il ne se passait rien dans ces anciennes colonies françaises productrices de pétrole sans que l'origine ne soit Elf* ».

Dans notre première partie, nous avons montré comment, malgré les indépendances, la France continuait de dominer l'économie maritime du golfe de Guinée. La plupart des entreprises opérant dans cette région étaient en réalité des filiales françaises.

Les pays tels que le Congo-Brazzaville, le Gabon et le Cameroun ont maintenu des liens économiques étroits avec l'Hexagone, principalement dans les secteurs des ressources naturelles, de l'exploitation forestière, du pétrole et des hydrocarbures.

Ces relations commerciales se sont traduites par des liens d'amitié, mais aussi par une dépendance mutuelle (Munier F, 2016). En effet, la France dépend fortement des importations de pétrole africain, qui représentent environ 36,4 % de sa consommation totale. De leur côté, les pays africains sont extrêmement dépendants des revenus générés par l'exploitation pétrolière, qui constituent une part importante de leurs recettes fiscales (50 % au Gabon) et de leurs exportations (80 %), (Munier F., 2016).

De plus, la fluidité des visites de Jacques Chirac et des diplomates français en Afrique, et plus particulièrement en Afrique centrale, témoigne de l'intérêt pour l'Élysée de veiller sur la relation avec ses partenaires africains. Jacques Foccart, le conseiller de Chirac, encore appelé « Monsieur Afrique », était chargé de maintenir la relation entre la France et le Gabon. « *Le Gabon demeure le cœur du précarré français en Afrique noire (...) Les entreprises françaises*

⁹⁵ Cité par Frédéric Munier, 2016

sont omniprésentes dans tous les secteurs d'activité. Le pays compte quatre principales ressources naturelles qui sont actuellement exploitées par des entreprises françaises. Elles comprennent le pétrole, représentant plus de la moitié de la production nationale en 1995, extrait par les sociétés Elf et Kelt ; le manganèse, extrait par Eramet ; l'uranium, extrait par la Cogema ; et le bois, récolté par Rougier. », (Dupont 1996).

Bien que les relations diplomatiques entre la France et les nations africaines, y compris celles du golfe de Guinée, aient connu une période d'engouement, ce dynamisme semble désormais révolu. La configuration postcoloniale, caractérisée par des zones d'influence étroitement liées aux intérêts économiques et militaires, a considérablement changé. L'arrivée de nouvelles parties prenantes a compliqué le jeu, rendant les interactions moins prévisibles (Hugon P, 2010). Pour Serge Loungou, *la France aurait commis une erreur stratégique majeure au début des années 1990, lorsque la fin de la Guerre froide l'a incitée à rediriger son attention vers l'Europe centrale, autrefois dominée par le communisme, plutôt qu'à maintenir son engagement en Afrique, qui était perçue comme étant de moindre importance.*

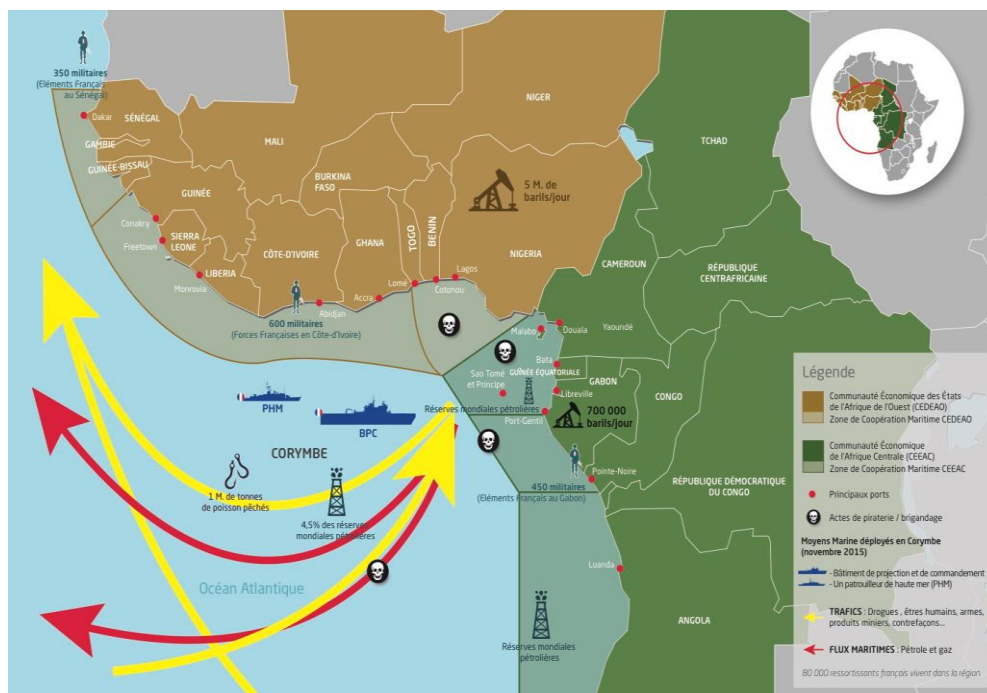
Aujourd'hui, la France est toujours présente par le biais des entreprises comme Total, mais elle a malheureusement perdu son statut de puissance dominante. Les critiques concernant sa politique africaine ont principalement porté sur ses interventions militaires, selon Bourgi (2009, p. 11). Alors que les troupes françaises quittent le Mali, le Burkina Faso, le Niger et la République centrafricaine, on assiste à une montée en flèche du discours antifrçais. Cela entrave significativement la capacité d'action diplomatique et militaire française dans cette région.

En conséquence, sa stratégie traditionnelle, qui combinait assistance, financement et intervention militaire, semble être sur le point de disparaître. Si elle veut rester pertinente dans l'arène politique africaine, l'Élysée doit adapter sa posture pour répondre aux nouvelles réalités. Il s'agit là d'un véritable défi, car cela nécessite une profonde transformation de la façon dont la France aborde ses relations avec le continent africain. Sa politique africaine est réorientée vers les nouveaux enjeux et défis du golfe de Guinée, notamment vers la sécurisation de cet espace. En effet, le golfe de Guinée représente près de 50 % de la production pétrolière du continent dont les exportations en pétrole constituent 10 % des exportations mondiales. Des multinationales basées dans la région du golfe de Guinée, telles que Total, Bolloré ou encore la CMA-CGM, participent non seulement à l'économie nationale française, mais également à maintenir la puissance outremer de la France. De plus, pour la sécurité des milliers de ressortissants français vivant en Afrique de l'Ouest et du Centre, la France garantit une présence

militaire rapprochée, avec ses trois bases au Sénégal, en Côte d’Ivoire et au Gabon (Mombo M-G. et Desse M., 2023, p. 98).

Outre les bases militaires, la France est présente dans les eaux du golfe de Guinée, grâce à son dispositif naval depuis 1990. Composé de marines françaises, la **Mission Corymbe** a quatre objectifs: la lutte contre la piraterie (1), protéger les 80 000 ressortissants français vivant dans les pays du golfe de Guinée par la présence d’un bâtiment capable d’assurer leur évacuation en cas de situation de guerre dans ces pays (2), le soutien des marines nationales selon le Code de Conduite de Yaoundé 2013 (3) et la formation des gardes de côtes grâce à l’opération NEMO (4), sous branche de Corymbe, spécialisée dans la formation des marines nationales du golfe de Guinée. Les bâtiments français se déploient depuis les côtes sénégalaises jusqu’en Angola (Carte 33).

Carte 33 : les enjeux et défis de Corymbe dans le golfe de Guinée



Source : <https://defense-militaire.over-blog.com/2020/12/combien-coute-l-operation-corymbe.html>

De 1990 jusqu’à 2021, Corymbe a mené 160 interventions dans le golfe de Guinée, chaque mission coûtant environ 11,2 millions d’euros. Selon le rapport d’information du Sénat français, intitulé « Quelles stratégies pour la France dans le golfe de Guinée ? », rédigé par Bernard Fournier, François Bonneau et Gisèle Jourda, et publié en 2023, voici ce que représente l’engagement militaire de la France dans cette région :

Dans le cadre de cette opération, les militaires français contribuent à la sécurité maritime dans la région par de multiples actions : des patrouilles opérationnelles et des actions de coopération avec les marines riveraines du golfe de Guinée pour accroître leurs savoir-faire ; des interactions avec les autres marines partenaires, et notamment européennes dans le cadre du concept de présence maritime coordonnée – Coordinated maritime presence (CMP) ; une participation au volet maritime des coopérations opérationnelles mises en œuvre régionalement par les forces de présence françaises (Éléments français au Sénégal (EFS), Forces françaises en Côte d’Ivoire (FFCI) et Éléments français au Gabon (EFG)) ; le soutien aux opérations en cours dans la région et au dispositif français prépositionné en Afrique occidentale ; la contribution à d’éventuelles missions d’aide aux populations, de sécurisation ou d’évacuation de ressortissants.

Les opérations de formations Grand African Nemo se déroulent chaque année pendant plusieurs semaines. Elles impliquent les ressortissants français, les équipements des pays partenaires à la France et les marines nationales du golfe allant du Sénégal à l’Angola. En 2022, près de 850 marins ont été formés grâce à ce dispositif⁹⁶. Pour la 6^e édition, les opérations ont lieu du 04 au 11 novembre 2024. Cette année, deux nations sont invitées à y prendre part ; il s’agit notamment de la Mauritanie et de la Namibie.

Encadré 1 : la Contribution de la marine française dans la sécurité du golfe de Guinée

Les contributions de la Marine française à la sécurité du golfe de Guinée

Les patrouilles opérationnelles Sagne

Conduites régulièrement dans des zones à risque du golfe de Guinée avec les marines régionales, les patrouilles Sagne sont des missions communes de surveillance maritime contre les trafics illicites tels que la pêche illégale ou les pollutions. Elles ont également pour objectif de renforcer l’interopérabilité franco-africaine dans le domaine de la lutte contre l’insécurité maritime. Les armées sont en mesure de mener ces patrouilles avec les bâtiments de surface de la Marine nationale engagés dans l’opération CORYMBE ou bien avec l’avion de surveillance maritime Falcon 50M, déployé à Dakar, soutenu par les EFS. Chaque année, dans le cadre de l’opération CORYMBE, la Marine française réalise entre 20 et 30 patrouilles opérationnelles Sagne avec les bâtiments de surface et près de 50 avec le Falcon 50M de Dakar, en coopération systématique avec les marines riveraines et les centres nationaux des opérations maritimes.

Les exercices African NEMO et Grand African NEMO

Source : Rapport d’information, Sénat, n° 383

⁹⁶ Direction du Ministère des armées (France), 2023
<https://www.defense.gouv.fr/actualites/surete-maritime-focus-enjeux-golfe-guinee#:~:text=Au%20regard%20de%20ces%20menaces,des%20pays%20de%20la%20r%C3%A9gion.>

Après avoir examiné les relations entre la France et les pays du golfe de Guinée, cette partie se penche sur les liens entre l'administration américaine et les Etats riverains de la région. Quels sont les intérêts des États-Unis dans ce golfe ? Comment la diplomatie américaine aborde-t-elle cette zone maritime Ouest africaine ?

2-2- Le golfe de Guinée dans la géopolitique des Etats-Unis

Il s'agissait notamment de contenir l'expansion du communisme en Afrique subsaharienne qui menaçait profondément l'hégémonie des anciennes puissances coloniales dans la région.

Alors que les Etats-Unis ont toujours porté un regard idéologique sur l'Afrique sub-saharienne, aujourd'hui cette tendance a véritablement basculé vers des causes sécuritaires et économiques. En effet, depuis 2000, l'Afrique subsaharienne est considérée par les Etats-Unis comme étant un terrain propice à l'implantation d'organisations « extrémistes violentes » et redevient plus récemment un théâtre de la « compétition stratégique » avec la Chine et la Russie (Vilboux N. 2019, p.2). Cette nouvelle présence chinoise et russe menace considérable l'équilibre politique de la France et de ses alliés ; notamment avec la fin de l'interventionnisme militaire français dans la région du Sahel.

Les relations qu'entretiennent les Etats-Unis avec l'Afrique se sont établies très progressivement et souvent en fonction des intérêts américains et africains, selon différentes temporalités et selon les circonstances (Grégoire M., 2024). Pendant la Guerre froide, les Officiels américains s'engagent certes en Afrique sub-saharienne, mais les motivations profondes qui les animent relèvent d'une stratégie contingente à l'histoire qui a cours à cette période (Lembe S., 2015, p. 3). Cette menace perçue mettait directement en danger la domination politique des anciennes puissances coloniales.

Cependant, depuis lors, l'approche américaine envers l'Afrique subsaharienne a considérablement changé. Elle est désormais principalement axée sur des préoccupations sécuritaires et économiques. Bien que les États-Unis aient longtemps adopté un point de vue idéologique envers ce continent, leur perspective actuelle semble privilégier des intérêts pragmatiques. En effet, depuis 2000, l'Afrique subsaharienne est considérée par les Etats-Unis comme étant un terrain propice à l'implantation d'organisations « extrémistes violentes » et redevient plus récemment un théâtre de la « compétition stratégique » avec la Chine et la Russie (Vilboux N. 2019, p.2). Cette nouvelle présence chinoise et russe menace considérable

l'équilibre politique de la France et de ses alliés ; notamment avec la fin de l'interventionnisme militaire français dans la région du Sahel.

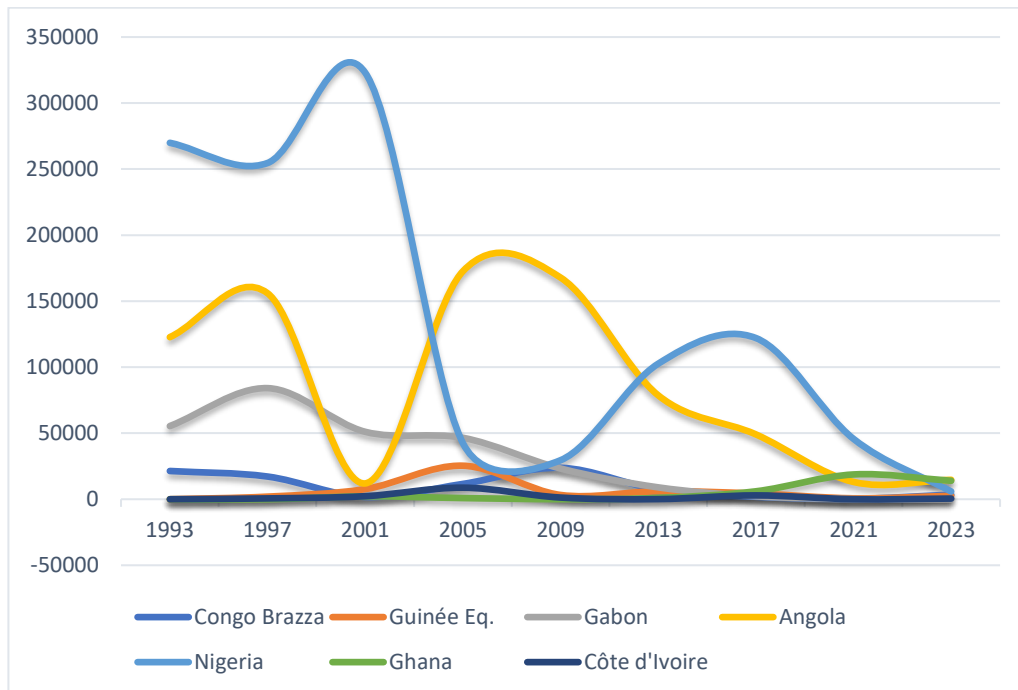
Alors que la sécurité des sources d'approvisionnements énergétiques était un problème majeur pour Washington, le golfe de Guinée est effectivement apparu comme zone d'intérêt notable (Vilboux N., 2019, p. 4). Cette même année (2000), le candidat au scrutin présidentiel George W. Bush avait axé son thème de campagne sur la sécurité énergétique des Etats-Unis (Tsassa Mfumu-Kanda A., 2016, p. 115), compte tenu de l'insécurité accrue dans la région du Moyen-Orient (principale zone d'approvisionnement énergétique du pays).

Comme le souligne Nicole Vilboux, la majeure partie des investissements américains sont en lien avec les matières premières ; dont les trois principaux bénéficiaires sont le Nigéria, l'Angola et la Guinée Equatoriale.

Les financements vont essentiellement à l'industrie pétrolière (à plus de 50% dans le cas du Nigéria) accompagnant les activités des entreprises américaines sur place. ExxonMobil est ainsi présente dans les forages offshore en Angola (de même que Chevron) ; dans la production pétrolière et gazière au Nigéria (au travers de deux filiales) ; et en Guinée équatoriale, où sa filiale Mobil Equatorial Guinea Inc. (MEGI), est le premier producteur du pays. Les compagnies américaines investissent également au Ghana, où la production pétrolière a débuté lentement en 2007, (Vilboux N. 2019, p. 4)

Les États-Unis ont adopté une stratégie visant à diversifier leurs approvisionnements en pétrole. Or, on observe une baisse significative des importations de pétrole provenant du golfe de Guinée depuis 2005. Ces importations avaient atteint leur apogée en 2001, principalement grâce aux échanges avec le Nigeria (Figure 24). À partir de 2012, les importations de pétrole africain ont chuté de manière spectaculaire, accusant un repli de 59 % par rapport à l'année précédente. Ce déclin s'est avéré être encore plus marqué que celui observé dans les autres régions fournissant du pétrole. Selon Nicole Vilboux (2019), les importations de pétrole du golfe de Guinée ne représentaient plus que 11 % du volume total importé en 2018, tandis que la part de l'Afrique n'atteignait que 1,2 % (p.4).

Figure 24 : évolution des importations en pétrole des Etats-Unis dans le golfe de Guinée



Source : eia 2024

https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_move_impcus_a2_nus_ep00_im0_mdbl_m.htm

Pourtant, les attentats du 11 septembre 2001 ont permis à la superpuissance étatsunienne et au reste du monde de considérer des changements multiples sur la scène internationale. Ils ont replongé le monde dans une géopolitique de la militarisation qu'il croyait dépasser lors de la chute de l'URSS. Cependant, cette politique de militarisation ne consiste pas comme à l'époque de la Guerre de Froide à acquérir la bombe atomique où des armes de plus en plus sophistiquées. Il s'agit aujourd'hui de la militarisation des espaces de production des ressources et des points de passage stratégique.

Bien que le golfe de Guinée ne représente qu'un intérêt économique assez restreint, les questions de sécurité font partie des préoccupations des États-Unis dans la région. L'un des acteurs de la stratégie africaine de sécurité maritime nous a confié ce qui suit : « *les États-Unis sont dans une politique d'assainissement avant de développer un réel échange commercial dans la région du golfe de Guinée* ».

Il convient de souligner tout de même que la présence des entreprises américaines dans la région est également l'une des raisons d'une politique sécuritaire dans le golfe de Guinée. Dès les débuts du XX^e siècle ; alors que la région du golfe de Guinée est encore sous emprise

coloniale, les entreprises américaines y étaient déjà pour les opérations de forage. Il s'agit notamment de Chevron qui débute ses premières opérations de forage en 1930 en Angola, et n'a jamais quitté le pays même lorsque le régime de Luanda était idéologiquement tourné vers l'URSS (Tsassa Mfumu-Kanda A, 2016, p. 115). Depuis, les entreprises pétrolières américaines sont bien implantées dans le golfe de Guinée ; dont les principales sont : Exxon-Mobil, Marathon, Vaalco, Chevron...

Tableau 10 : les principales sociétés pétrolières américaines opérant dans le golfe de Guinée

Pays	Sociétés nationales	Sociétés américaines
Angola	Sonagnol	Chevron, Exxon-Mobil, Gulf oil company, Halliburton, Marathon, Devon Energy, Vaalco, Cobalt, International Energy, Baker Hughes
Cameroun	Société nationale des hydrocarbures (SNH)	Philips petroleum company, Baker Hughes
Congo	Société nationale des pétroles du Congo (SNPC)	Exxon-Mobil, Marathon, Chevron, Anadarko, Murphy, CMS NOMECO, Baker Hughes
Gabon	Gabon oil company	Andarco, Halliburton, Vaalco, Weatherford, Harvest, Marathon, HESS Corporation, Forest Oil, Devron energy, Baker Huhges
Guinée Equatoriale	GEPetrol	Chevron , CMS NOMECO, Chevron, Triton, Marathon, HESS Corporation, Devon Energy, Atlantic Methanol Production Company (AMPCO), Baker Huhges
Nigéria	Nigerian national petroleum corporation (NNPC)	Chevron, Exxon-Mobil, Halliburton, Devon Energy, Vaalco, ConocoPhillips, Baker Hughes, Bought Over Ashland
République démocratique du Congo	Congolaise des hydrocarbures (Cohydro)	Chevron

NB : cette liste des entreprises américaines dans le golfe de Guinée est non exhaustive

Source : Alcème Tsassa Mkumu-Kanda, 2016

Parmi toutes ces entreprises pétrolières américaines, les principales sont notamment Exxon-Mobil et Chevron. L'importance de leur implantation est le résultat de l'intérêt stratégique qu'elles ont manifesté pour chaque pays et du plus ou moins grand succès qu'elles ont eu pendant la période d'exploration (Bénézit M, 2001). C'est notamment le cas en Angola, où

Chevron y est présent depuis 70 ans. La société continue de multiplier des campagnes d'explorations comme en témoigne son dernier accord signé en juin 2024 avec l'État angolais concernant l'exploration des blocs 49 et 50, qui se trouvent dans l'offshore très profonds dans le bassin inférieur du Congo en Angola.

A cette, les États-Unis sont à l'origine d'une alliance visant à surmonter les différents défis de sécurité sur la scène internationale et dans les zones maritimes. Voici les propos de l'Amiral Greenert :

« La réalité actuelle est telle que nous devons penser au réseau mondial des marines nationales. Tout ce qu'il faut, c'est la volonté de coopérer : il n'y a pas d'engagement à prendre, pas besoin d'appartenir à une alliance, tout le monde peut participer. Il y a une mission pour tout le monde, qu'il s'agisse de fournir une aide humanitaire et des secours en cas de catastrophe ou de lutter contre le terrorisme, la criminalité transnationale organisée ou la piraterie ».

Ce partenariat a donné lieu à la fondation de l'Africa Partnership station (APS). C'est une alliance entre les États-Unis, le Brésil, la France, le Portugal, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Espagne et Malte. Elle vise à combattre le fléau de la piraterie, qui représente une menace majeure pour la production pétrolière du golfe de Guinée, ainsi que pour d'autres domaines clés de l'économie maritime tels que les transports maritimes et les infrastructures portuaires.

Cette initiative découle directement de la politique maritime américaine, qui repose sur trois axes principaux :

- La lutte contre le terrorisme, en particulier dans sa dimension islamiste,
- Le développement des échanges commerciaux et des investissements pétroliers
- L'expansion des relations diplomatiques avec les pays concernés.

La Stratégie maritime américaine publiée en 2015 reconnaît pourtant que les États-Unis soient désormais des exportateurs nets d'énergie, une première depuis des décennies. Toutefois, leur économie reste étroitement liée à celle du monde, car elle dépend de manière continue de l'approvisionnement en pétrole et en gaz provenant du Moyen-Orient et d'Asie centrale. Ces approvisionnements peuvent être mis en danger par les conflits régionaux et l'instabilité politique. En cas de rupture dans ces livraisons, l'économie mondiale subirait un impact significatif et rapide.

Cette stratégie américaine pour le golfe de Guinée a permis la mise en œuvre du Commandement des États-Unis pour l’Afrique encore appelé **AFRICOM**, en 2007 entrée en fonction en 2008.

Il s’agit d’une base militaire dont la mission est la coordination des activités militaires des États-Unis dans cette région stratégique. Implantée dans quinze pays africains, L’AFRICOM est donc la présence effective des États-Unis pour l’accompagnement de ses entreprises en Afrique, la lutte contre le terrorisme et l’interventionnisme américain en cas de catastrophe naturelle ou pour la fourniture d’aide médicale. Lors de sa première visite en Afrique et notamment au Bénin (du 1^{er} au 3 mai), le Général Michael Langley du Corps des Marines des Etats-Unis, commandant du Commandement des Etats-Unis pour l’Afrique (AFRICOM) renouvelait l’intérêt du gouvernement américain pour la sécurité en Afrique : « *Le Bénin occupe une position stratégique en Afrique de l’Ouest, et notre partenariat avec les forces de défense béninoises est essentiel pour lutter contre l’extrémisme violent et promouvoir la stabilité dans la région. Cette visite a renforcé notre engagement à travailler avec nos homologues béninois pour consolider la coopération en matière de sécurité et faire face aux menaces émergentes*⁹⁷ ».

Photo 11 : Poignée de main entre le nouveau commandant américain de l’AFRICOM et le Président Patrice Talon (Bénin)



Source : Ambassade des Etats-Unis auprès du Bénin, 2024

⁹⁷ Ambassade des Etats-Unis près le Bénin

Pour une meilleure coordination des opérations, plusieurs programmes découlent de ce commandement ; à savoir **African contingency operations training and Assistance program (ACOTA)**, pour la formation des soldats dans le cadre du maintien de la paix en Afrique ; **International military education and training program (IMET)**, basé sur l'aide militaire ; **President's emergency plan for AIDS Relief** pour la lutte contre le Sida et l'opération **OBANGAME express**, qui signifie littéralement en langue fang-beti : « dans un combat, priorité aux alliances, notamment fraternelles » – est une initiative conjointe des États de la région du golfe de Guinée et des grandes puissances, sous la coordination du Commandement des États-Unis pour l'Afrique (AFRICOM), avec une implication de la Naval Forces Africa (NAVAF), (Mvele G. 2020, p. 43). Ces exercices en mer ont pour objectif d'améliorer la coordination entre pays participants afin d'accroître la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée.

Après plusieurs années de réticence venant des États africains, AFRICOM est dorénavant implanté dans le continent ; notamment à Djibouti. Cette base militaire est située à l'Ouest du pays afin de répondre rapidement à une intervention militaire au Sahel, dans la Corne de l'Afrique et en Lybie. Composé de 4000 militaires, le commandement américain est la deuxième force militaire du continent après la France avec 6 000 soldats.

Par ailleurs, comment se sont développés les relations entre la Chine et les pays de la façade Ouest-africaine ? Quel intérêt pour la Chine dans cette région ?

2-3- La Chine en tant que puissance africaine

« Les expressions « Chine-Afrique », « Chinafrique » ou « Chinafric » servent à qualifier, avec des degrés de scientificité relatifs, une relation médiatisée au début du XXI^e siècle » (Aurégan X, 2024, p 5). Pourtant, l'histoire entre la Chine et l'Afrique débute au cours des années 1950. Sous Mao Zedong (1949-1976), la présence chinoise en Afrique s'est appuyée sur ce qu'elle a nommé le concept des « frères pauvres ». Elle s'est donné l'ambition de soutenir les peuples pauvres d'Afrique, d'Asie et de l'Amérique du Sud dans le processus de la lutte contre l'impérialisme. La conférence de Bandoeng a été la résultante de ce partenariat entre les « frères pauvres » pour une émancipation politique, économique et sociale.

Ainsi, ayant pour enjeu géopolitique la non-reconnaissance du Taiwan et le soutien au sein de l'Organisation des Nations Unies (ONU), la Chine adopte donc dans sa politique africaine une stratégie basée sur le soutien militaire et financier des mouvements de libération nationale. C'est

ainsi qu'en 1971, elle accède au siège permanent du Conseil de Sécurité de l'ONU au détriment du Taiwan. Reconnaisant, Mao Zedong dira : « *Si maintenant nous sommes entrés à l'ONU, c'est que les frères pauvres d'Asie et d'Afrique nous ont épaulés* » (Atlas Ouest africain, 2016). Aujourd'hui, l'enjeu de la non-reconnaissance du Taiwan et de siéger au Conseil de sécurité de l'ONU étant dépassé, la Chine se retrouve face à de nouveaux enjeux et défis. Ceux-ci entraînent un renouvellement de sa stratégie pour l'Afrique en général et pour la région du golfe de Guinée en particulier.

Dans un monde en quête de puissance économique générée par le contrôle et la maîtrise des matières premières, et une Afrique face aux défis de souveraineté, d'ingérence et de croissance économique, la Chine élabore donc une stratégie pour la conquête de l'Afrique afin de bouleverser l'échiquier géopolitique d'après-guerre froide. Nommée « stratégie du bouleversement », celle-ci s'appuie sur un discours de « win-win » en français « gagnant-gagnant ». Cette stratégie découle de la « théorie des jeux à somme non-nulle ». Il s'agit ici de l'art de la négociation qui « apporterait beaucoup à l'un sans que l'autre ne perde trop ».

Cité par Philippe Hugon (2010), l'économiste franco-béninois, Lionel Zinsou déclarait : « *Les gens de Dubaï, les Indiens et les Chinois ne nous disent pas que nous n'avons pas notre place dans l'histoire. Ils commercent avec nous* » (HUGON, 2010).

Selon Xavier Auregan (2024), certaines élites africaines aspirent à devenir des puissances mondiales, comme la Chine, en imitant son succès économique et commercial. Elles veulent être « comme la Chine », une nation multidimensionnelle. Les pays émergents adoptent une approche différente de celle des Occidentaux. Leur discours est axé sur la fraternité et leur stratégie s'inspire des relations franco-africaines. Ils souhaitent une collaboration économique exclusive qui respecte les intérêts des pays africains, contrairement au modèle colonialiste traditionnel. Ce discours ne cesse de se comparer au modèle européen.

« *La Chine œuvre à établir et développer un nouveau type de partenariat stratégique marqué par l'égalité et la confiance mutuelle sur le plan politique, la coopération dans un esprit gagnant-gagnant sur le plan économique* ». (China's Africa Strategy, 2016)

Le premier sommet sino-africain, tenu à Pékin en 2000, a marqué le début d'une ère nouvelle pour les relations économiques entre la Chine et l'Afrique. Depuis lors, les investissements chinois sur le continent ont considérablement augmenté, atteignant 4,9 milliards de dollars en 2003, 130,4 milliards en 2010, 346,9 milliards en 2015 et 473,5 milliards en 2020. Selon

Marbot (2022), ces investissements ont été principalement dirigés vers des secteurs tels que l'énergie, la pêche, le textile, l'agroalimentaire et les infrastructures.

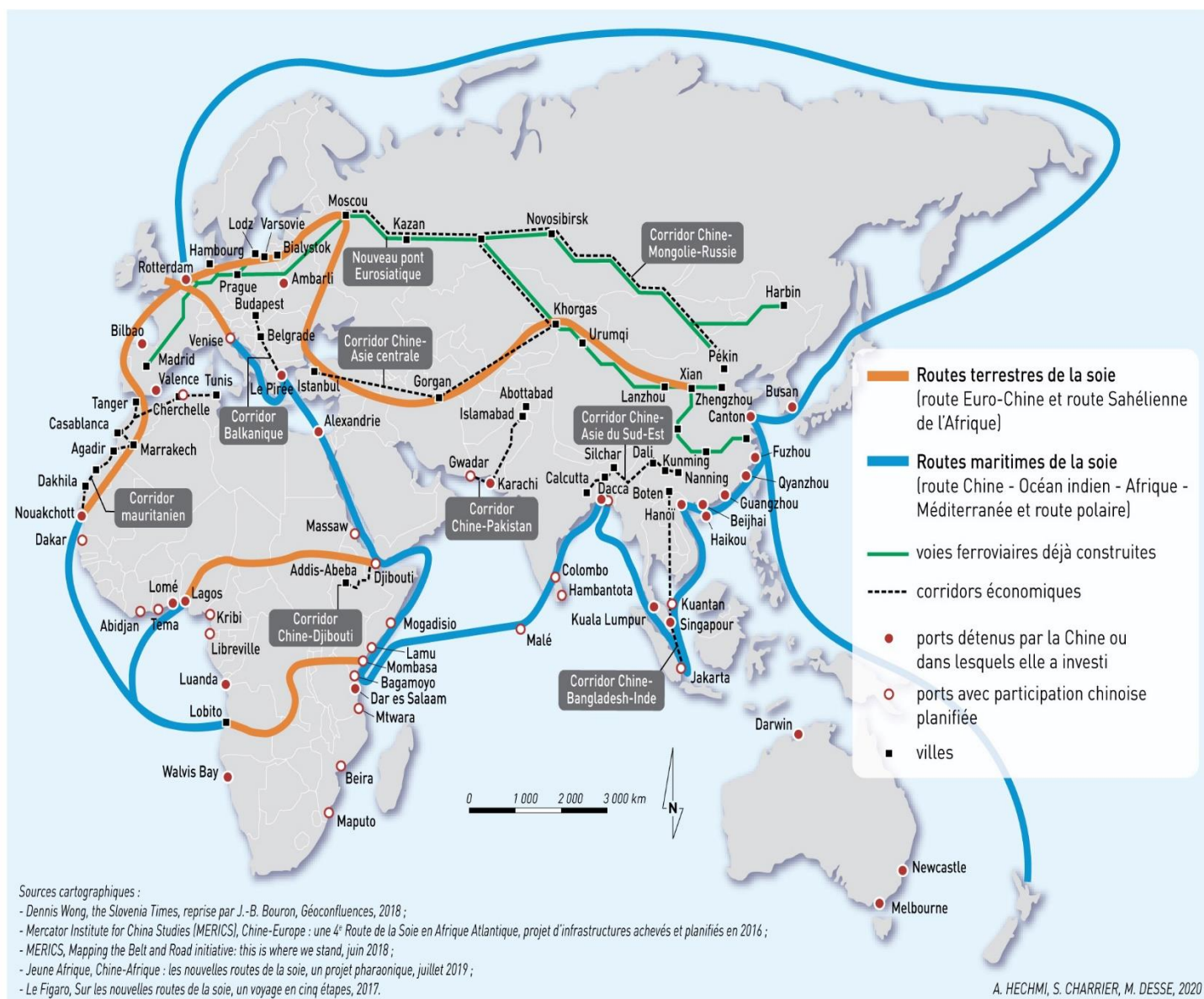
Entre 2003 et 2021, la Chine a signé un total de 1984 milliards de dollars de contrats à travers le monde, selon Auregan X (2024, p. 145). L'Afrique représente 31,6 % de ces investissements, ce qui en fait le deuxième partenaire commercial le plus important de la Chine, derrière l'Asie, qui compte pour 50,8 % des contrats. Parmi les pays africains, l'Algérie arrive en tête, avec une part moyenne de 14 % des investissements chinois, suivie par l'Angola (11 %) et le Nigeria (8 %).

Ce partenariat avec l'Afrique en général et les pays de la côte Ouest-africaine en particulier est d'autant plus exacerbé sous l'ère de Xi Jinping, avec la mise en œuvre du projet des nouvelles routes de la soie. En effet, les pays situés sur la façade Ouest africaine bénéficient le plus des financements chinois en Afrique ; soit 23 % entre 2011 et 2017, devant l'Afrique de l'Est (21 %) ou du Nord (19 %), (Auregan X, 2024, p.162). Lors du Forum de coopération économique et commerciale entre la Chine et les pays lusophones (CPLP) en 2022, le ministre angolais de l'Industrie et du Commerce, Victor Fernandes, soulignait que son pays dépendait fortement du soutien financier chinois.

« La chine est la principale détentrice (un tiers) de la dette extérieure africaine estimée à 365 milliards de dollars ; quasiment tous les pays du continent ont, à l'exception du royaume d'Eswatini, rejoint l'initiative chinoise des Nouvelles routes de la soie, la Belt and Road Initiative (BRI) ; 61 Instituts Confucius dans 46 pays différents ont été inaugurés et véhiculent la « diplomatie du peuple » chinois », (Moussouami G, 2022).

L'Afrique revêt une importance particulière pour la Chine, qui y voit non seulement une source abondante de matières premières, mais aussi un immense débouché pour ses exportations. En effet, les fréquents voyages des dirigeants chinois et du corps diplomatique contribuent grandement au renforcement des liens sud-sud et à l'établissement d'une relation de confiance mutuelle avec leurs homologues africains.

Carte 34 : le projet de la route de la soie



Source : Hechmi A, Desse M et Charrier S (2022)

Toutefois, cet enlèvement de la coopération sino-africaine ne semble pas plaire aux Occidentaux, mais également à certains chercheurs africains. La stratégie chinoise en Afrique vient bouleverser les normes établies par les grandes puissances sur ce continent, en général, et dans le golfe de Guinée, en particulier. Les nouvelles routes de la soie font craindre qu'elles servent de cheval de Troie pour l'influence politique chinoise, qu'elles tendent un « piège de la dette » et qu'elles favorisent les entreprises chinoises grâce à des contrats opaques (Courmont B, Lasserre F. et Mottet E, 2023, p. 74).

Après avoir établi avec succès sa présence dans plusieurs nations côtières du golfe de Guinée, telles que le Nigeria, le Gabon, le Bénin, la Côte d'Ivoire et l'Angola, la Chine projette de développer de nouvelles infrastructures portuaires et des installations de traitement du poisson.

Tableau 11 : Les entreprises chinoises au sein des ports africains

Pays	Port	Terminal	Acteur (s) Chinois	Rôle (s)	Part dans le capital
Cameroun	Kribi	A conteneurs	CHEC	IDE + opérateur	29,6 %
Côte d'Ivoire	Abidjan (Terra)	Roulier	China Merchants	IDE ⁹⁸	12,25 %
Djibouti	Doraleh	Polyvalent	China Merchants	IDE	23,5 %
	Damerjog	A bétail			
	Tadjourah	De potasse			
	Ghoubet	De sel			
Egypte	Port-Saïd (East)	A conteneurs	Hutchison	IDE	20%
	Abu Qir			IDE + opérateur	49 %
	Ad Dakhilah				59%
	Alexandrie (dont B100)				59%
	Ain Sokhna				25% (COSCO)
Maroc	Casablanca (Somaport)	A conteneurs	China Merchants	IDE	48,75%
	Tanger (Eurogate)				19,6 %
Nigéria	Lekki	Polyvalent	CHEC	IDE	52,5%
	Tin Can Island (B)	A conteneurs	China Merchants et CADF		47,5%
Lomé	Lomé	A conteneurs	China Merchants et CADF	IDE + opérateur	50%

Source : Xavier Auregan, 2024

Les sociétés chinoises sont activement implantées en Afrique, mais également sur la façade Ouest-africaine. On les retrouve notamment au Cameroun, en Côte d'Ivoire, au Nigéria et au Togo. Malgré leur minorité en termes de part, sauf dans le cas du port de Lekki où l'entreprise CHEC détient un pourcentage de 52,5%, cette présence leur permet néanmoins de conquérir des marchés jadis détenus par des entreprises occidentales.

⁹⁸ IDE : investissement direct à l'étranger

Toutefois, la stratégie « gagnant-gagnant » de la Chine et le développement du secteur maritime des pays bordant le golfe de Guinée ne contribueront au développement de ces nations qu'à condition que l'Afrique mette en place une gouvernance efficace pour établir des règles claires et équitables.

En dehors de la Chine, la Russie a réalisé, en l'espace de 10 ans, un renversement majeur sur le plan diplomatique et militaire en Afrique. Ce revirement a conduit au départ des troupes françaises et américaines d'une partie du Sahel. A cet effet, comment la présence russe impacte-t-elle les relations historiques entre les pays riverains et les puissances occidentales dans le golfe de Guinée ?

2-4- La poussé Russe en Afrique et impact sur le golfe de Guinée

Paru en 1992, l'ouvrage « La fin de l'histoire et le dernier homme » de Francis Fukuyama célèbre le triomphe des valeurs occidentales et de la perspective d'une paix internationale (Pouvreau A). L'auteur présageait l'hégémonie du monde occidental ; notamment celle des Etats-Unis suite à l'effondrement de l'Union soviétique en 1991. L'implosion de l'URSS fait perdre à Moscou un quart de son territoire et la moitié de la population qu'elle contrôlait, tandis que la Russie perd, dans les années 1990, la moitié de son PIB et subit de nombreux revers stratégiques (Boniface P, 2023, p. 169).

Ceci engendre sur le continent africain la fermeture de neuf ambassades, de trois consulats et de 13 centres culturels russes, les relations russo-africaines passent au point mort et la lourde crise économique que subit la Russie pousse le président B. Eltsine à mettre un coup d'arrêt à l'aide étrangère russe (Verluisse P, 2023).

Pourtant, depuis 2017 la Russie est dans une offensive diplomatique sur le continent africain et gagne à nouveau du terrain. Pour reprendre Pierre Prod'homme (2023), la Russie accélère son implantation en Afrique en multipliant les initiatives dans les champs sécuritaires, économique, d'influence mais aussi diplomatique, saisissant chaque opportunité pour « pousser la France hors du ring » via son proxy Wagner, la Société militaire privée (SMP) d'Evgueni Prigojine, (p. 377).

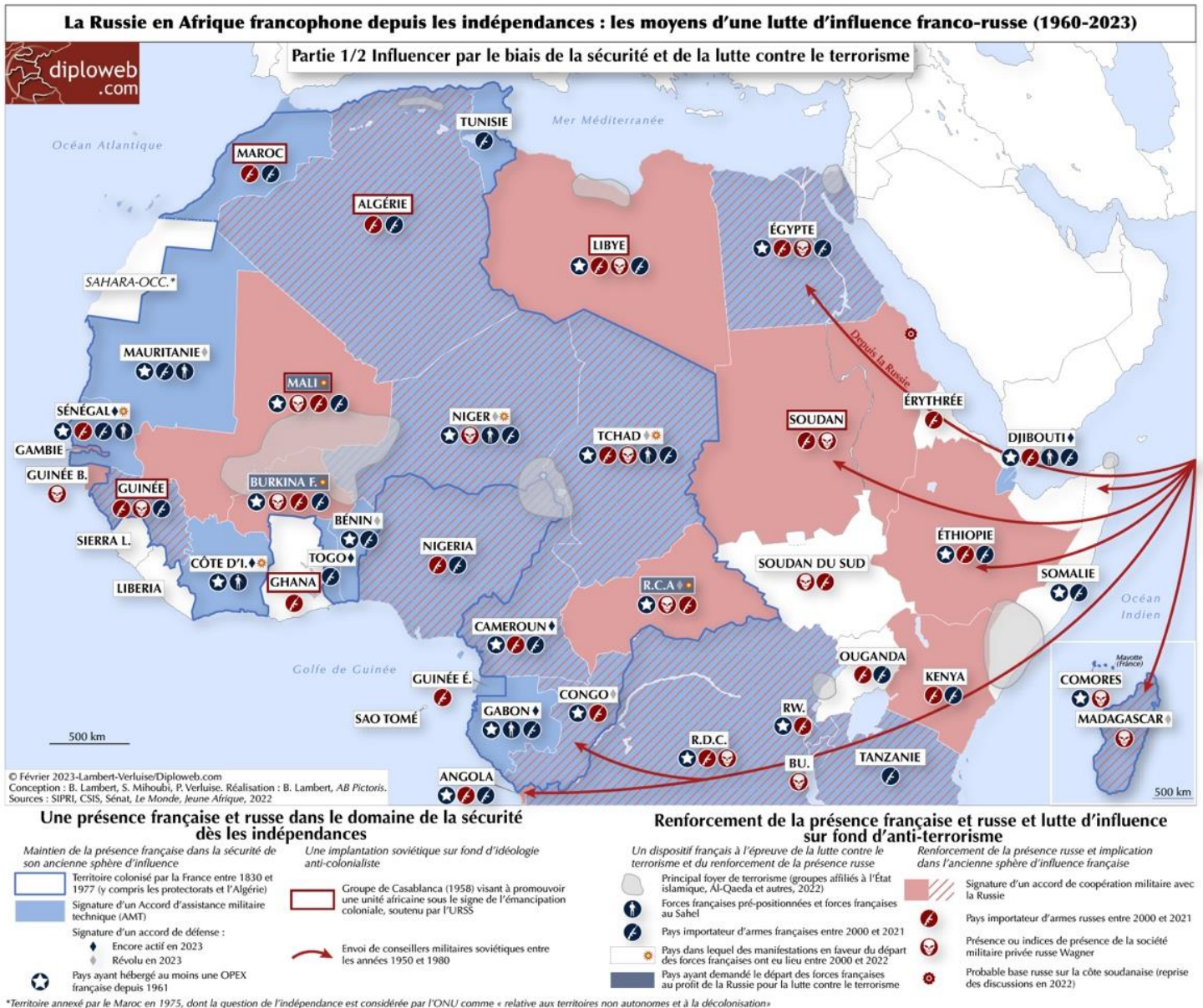
De plus, cité par Pierre Verluise et Salma Mihoubi (2023), le Ministre russe des affaires étrangères déclarait ainsi lors d'une visite à Bamako, le 07 février 2023 :

« La lutte contre le terrorisme reste une priorité pour les [pays de la région sahélo-saharienne et du Golfe de Guinée] [...] Nous [la Russie et le Mali] voyons la réaction des États occidentaux vis-à-vis de l'évolution de nos relations, [...] et cela reflète [leurs] approches néo-coloniales et [leur] politique du « deux poids-deux mesures » [...] [Ils] veulent décider du sort de tous les continents, [...] mais nous pensons que ces anciennes métropoles oublient comment elles ont exploité et envahi ces territoires ; elles doivent, à mon sens, comprendre que le monde a changé ».

En effet, on assiste à un bouleversement profond des rapports entre les anciennes colonies françaises africaines et le monde occidental. Après le départ des forces françaises de la République centrafricaine et du Mali, qui s'est achevé en 2022, c'est au tour du Burkina Faso en janvier 2023 d'annoncer l'arrêt de son accord d'assistance militaire technique (AMT) avec la France (Verluise P et Mihoubi S, 2023).

En ce qui concerne le golfe de Guinée, la région représente une zone d'intérêt très important pour la France que ce soit sur le plan économique que sécuritaire. Or, cette région est prise en tenaille par deux menaces : d'un côté la persistance des activités illicites qui se développent dans les eaux Ouest africaines (pillage des ressources halieutiques, piraterie et trafic de drogue) et la montée du djihadisme multiforme au Nord de la région. En 2023, plusieurs pays du golfe de Guinée étaient en partenariat militaire avec la Russie, il s'agit notamment du Nigéria, du Cameroun, du Congo Brazza, de la République démocratique du Congo et de Sao Tome et Principe comme en témoigne la carte 35.

Carte 35 : la lutte d'influence en Afrique entre la France et la Russie



Source : AB PICTORIS, Pierre Verluisse et Selma Mihoubi, 2023

En examinant cette carte, il apparaît que la Russie entretient une collaboration en matière de sécurité avec divers États africains, comme le Nigeria, le Cameroun, le Congo-Brazzaville ou la République démocratique du Congo. De plus, des nations telles que le Ghana, la Guinée équatoriale et l'Angola ne sont pas liées par des accords militaires avec Moscou, mais continuent néanmoins d'acheter des armes russes. Ces dernières années, certains pays ont maintenu leur alliance stratégique avec la France, tout en nouant simultanément des relations avec la Russie.

Enfin, cette section a mis en évidence l'évolution progressive d'un contexte colonial dominé par la France vers un Golfe caractérisé par une diversification de son milieu géopolitique, où plusieurs acteurs influents sont apparus, comme les États-Unis, la Chine et la Russie. Toutefois, l'avenir du golfe de Guinée dépendra de la capacité des pays riverains à négocier des ententes et à affirmer leur souveraineté sur leurs zones maritimes et leurs ressources.

C'est pourquoi la section suivante aborde les défis de la territorialisation au sein du golfe de Guinée, entre les pays riverains. Même si cette région est le théâtre de profondes mutations géopolitiques, notamment chez les grandes puissances et les puissances émergentes, la revendication de ce territoire suscite aussi beaucoup de conflits entre États riverains.

Section 2 : les espaces maritimes du golfe de Guinée face aux défis de territorialisation

Malgré l'opposition de l'URSS et des États-Unis dont les vellétés étaient favorables aux principes de liberté des mers, les Etats se rallièrent à l'idée de création de zone économique exclusive (ZEE) d'une largeur de 200 milles nautiques ; ratifiée lors de la Convention sur le droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montégo Bay (Desse M, 2008, p. 23). Ce nouvel espace d'appropriation en mer donne aux Etats côtiers des droits à l'exploitation des ressources maritimes mais également des devoirs ; parmi lesquels la préservation de l'environnement, les opérations de recherche et de secours (IHEDN⁹⁹, 2024). Elle entre en vigueur le 16 novembre 1994, douze années après, suite à la soixantième ratification (Taglioni F, 2007).

Cependant, ce bouleversement de la carte géopolitique mondiale est à l'origine ou exacerbe pourtant des tensions voire des conflits, parfois durs entre les nations à l'exemple du conflit maritime en mer méridionale de Chine (Trouillet B, 2006, p. 2). Pour François Taglioni (2007), la prolifération des revendications frontalières en mer est le fruit involontaire de la Convention de Montego Bay, le revers de la médaille. A cet effet, quelle est la situation dans le golfe de Guinée ?

⁹⁹ Institut des hautes études de défense nationale, 2024.

1-1- La situation du golfe de Guinée avant et après les ZEE

Dans la préface des « *Régions littorales du Gabon* », Jacques Guillaume (2016) expliquait que le géographe André Vigarié, n'avait pas accordé à l'Afrique un chapitre particulier en 1995, dans son ouvrage « *La mer et la géostratégie des nations* », se contentant d'en décrire les virtualités dans les deux directions opposées de l'Atlantique et de l'océan Indien. Ainsi ce continent restait au bord des grands enjeux mondiaux, une proie à saisir plus qu'une voix à séduire (P. Coutensais C., 2011, p. 163).

Lorsque la CMB entre en vigueur en 1994, le bilan économique du continent africain était précaire et inquiétant. Avec une Afrique dévastée par les guerres et les bruits de guerre, la décennie 90 a été une période assez sombre pour le continent. Celle-ci s'est caractérisée par de l'instabilité socio-politique, singulièrement dans les pays bordant la côte atlantique africaine. Elle est marquée par un chaos politique malmené entre crises et guerres civiles. « *En une décennie, le Congo a connu trois guerres civiles ; en 1994 le Rwanda a été marqué par le génocide du peuple Tusti, d'une violence sans précédent. Au cours de cette décennie, le nombre moyen de conflits armés qui ont éclaté chaque année en Afrique a été deux fois supérieur à celui de la période précédente* » (Le Gouriellec, 2021, p. 36). On parlait d'une Afrique ruinée par les conflits et par la crise économique.

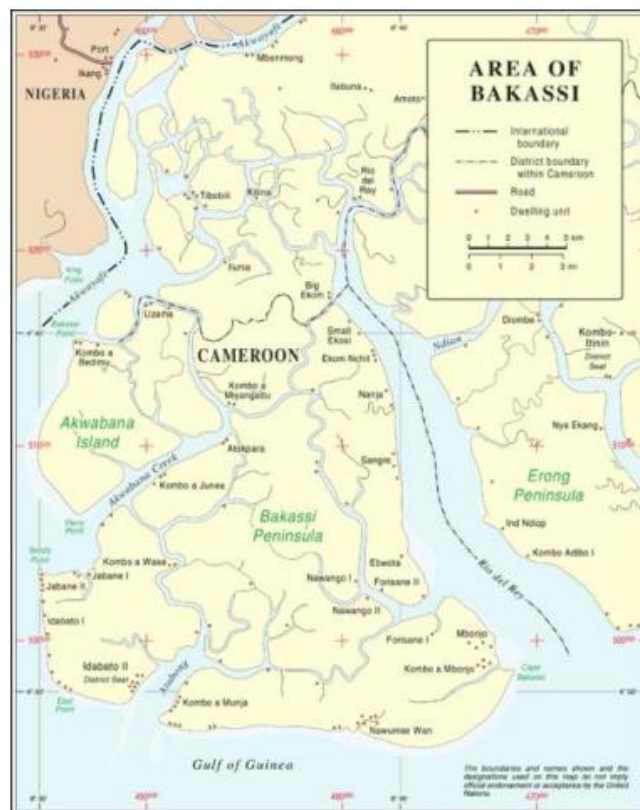
La création de zones économiques exclusives a été perçue par de nombreux pays côtiers africains comme une véritable aubaine, apportant un nouvel élan à leurs économies. Malgré l'inconnu que représentait cette région, les vastes découvertes et exploitations pétrolières, principalement en eaux profondes, ont redonné sa place centrale à la mer. Sans aucun doute, la perception de la mer comme espace de ressources naturelles a quelque peu conditionné la perception des frontières maritimes à leur seule fonction – celle de définir des zones d'exploitation des ressources marines et sous-marines (pêche, pétrole, gaz), (P. Coutensais C, 2011, p. 163). Quelles sont les antagonistes autour de la territorialisation maritimes observés dans le golfe de Guinée ?

1-2- Crises et conflits de délimitation maritime dans le golfe de Guinée

L'annexion des nouveaux espaces d'exploitation des ressources halieutiques mais surtout des découvertes majeures en offshore profond a engendrée des conflits entre État autour des délimitations des frontières maritimes. Quatre décennies après la signature de la Convention de Montego Bay (1982), très peu de frontières sont tracées dans le golfe de Guinée. Ceci est à l'origine des plusieurs conflits liés au tracé, à l'exemple du conflit sur la presqu'île de Bakassi opposant le Nigéria au Cameroun ; et celui sur les îles Mbanié, Konga et Cocotiers qui oppose encore aujourd'hui la Guinée équatoriale au Gabon.

En effet, située entre l'Etat fédéré du Cross River au Sud-est du Nigeria et le Sud-Ouest du Cameroun, Bakassi est une presqu'île d'environ 800 km². Il s'agit d'un territoire amphibie, composé d'une dizaine d'îlots, au climat chaud et humide. La presqu'île est riche en ressources halieutiques, en gaz et en hydrocarbures (dont la découverte s'est faite en 1990). Elle est majoritairement occupée par une population nigériane, estimée entre 30 000 et 40 000 habitants.

Carte 36 : Bakassi la presqu'île discutée



Source : L'ONU et la résolution du conflit de Bakassi (1994/2008)

En 1993, la presqu'île de Bakassi fait l'objet d'un conflit interétatique, entre le Nigeria et le Cameroun. A la base, il s'agissait d'un conflit territorial opposant deux Etats partageant une longue frontière terrestre de 1600km et une frontière maritime non définie.

En effet, en 1913, suite à l'annexion des colonies allemandes par l'Angleterre et la France, Bakassi a été rattaché au Cameroun méridional et sous le protectorat du Nigeria jusqu'en 1954 ; l'année de son indépendance. En 1961, 70% de la population du Cameroun méridional vote pour le rattachement au Cameroun français contre 30% pour le rattachement au Nigéria. La presqu'île a donc été rattachée au Cameroun, toutefois, une partie de la population de Bakassi ne s'identifie pas comme des camerounais.

Le conflit entre les deux pays éclate en 1993, suite à une invasion des militaires nigériens dans la presqu'île, causant une centaine de morts entre les militaires nigériens et les civiles camerounais. Après près d'une année de conflit, le Cameroun décide de saisir la Cour Internationale de Justice, le 06 juin 1994 pour une demande de délimitation de sa frontière terrestre avec le Nigeria mais aussi pour le tracé des frontières maritimes. Le conflit entre les deux Etats prend fin Le 10 octobre 2002, suite à la reconnaissance de la souveraineté camerounaise sur la presqu'île de Bakassi par la Cour internationale de Justice.

Si ce conflit est d'ordre interétatique, certaines documentations le présente comme étant un conflit de puissance entre deux organisations sous régionales ; notamment entre la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique et monétaire des Etats de l'Afrique centrale (CEAAC). Comme l'appréhende Silvain Ndong Atok (2020), il s'agit d'une menace indirecte de la CEDEAO et surtout du Nigéria sur la CEMAC ou plus largement sur l'Afrique centrale considéré comme un espace vide en matière de construction communautaire, p. 86.

En revanche, le premier différend maritime dans le golfe de Guinée intervient à partir de 1972 opposant le Gabon à la Guinée Equatoriale au sujet des îles Mbanié, Konga et Cocotiers. Après plusieurs décennies, ce contentieux reste irrésolu. Il a été marqué par un échec des médiations de l'ONU en 2008.

En réalité, ces deux pays s'opposent sur la question de la filiation de trois îlots de 30 hectares chacun : Mbanié, Konga et Les Cocotiers. Situés à mi-chemin entre les côtes gabonaises et l'île équatorienne de Corisco, ils se trouvent à environ 18 kilomètres de chaque rive.

La souveraineté sur les zones maritimes est désormais une préoccupation majeure. Pour cette raison, le Gabon revendique la possession exclusive de ces trois îles, qu'il inclut

dans ses eaux territoriales. Bien que non peuplées et potentiellement inhabitables, elles abritent actuellement des forces armées gabonaises.

Cette affaire a été soumise à la Cour internationale de justice, qui envisageait initialement de régler le différend à l'amiable en convertissant ces terres en une réserve marine transfrontalière.

Toutefois, le fait de porter l'affaire devant la Cour internationale de justice constitue un revers pour les pays bordant le golfe de Guinée, car cela témoigne de leurs difficultés de résoudre les conflits à l'amiable par les organisations maritimes régionales telles que la Commission du golfe de Guinée.

Carte 37 : Les îles disputées par le Gabon et la Guinée Equatoriale



Source : Jean Bernard MOMBO, 2016

Plusieurs auteurs, intéressés au pétrole dans le golfe de Guinée ont montré que la ressource est un accélérateur et qu'il occupe une place fondamentale dans le développement de la conflictualité maritime interétatique (Kounou, 2006 ; N'dimina-Mougala, 2009 ; Diangitukwa,

2009 ; Ndoutoume, 2012 ; Owona Nguini et Ngodi, 2009 ; Ngodi, 2008 ; Nguema, 2015, cité par Ndong Atok 2020). Pour le moment, aucune exploration ni aucune découverte de pétrole n'a été effectuée sur les trois îles revendiquées par le Gabon et la Guinée. Cependant, les deux parties sont conscientes des éventuelles ressources pétrolières à venir. Mais avant, plusieurs Etats riverains du golfe de Guinée sont en litiges au sujet des blocs de pétrole prouvé ; il s'agit notamment des conflits opposant la République démocratique du Congo à l'Angola et la Côte d'Ivoire au Ghana.

1-3- Crise et conflit pour des enjeux d'exploitation pétrolière

Henry kinsinger le soulignait ; « *Contrôlez le pétrole et vous contrôlerez les nations* ». En d'autres termes, qui contrôle le pétrole, contrôle les pays qui en possèdent. Le pétrole est ainsi depuis la première guerre mondiale le nerf de la guerre et le fil d'Ariane permettant d'expliquer les stratégies des grandes puissances et les conflits (Hugon P, 2015). Dans cette logique, le pétrole apparaît comme une source et un amplificateur des conflits interétatiques en Afrique ; particulièrement dans le golfe de Guinée (Ngong Ayok S, 2020, p). L'auteur souligne le fait que souvent, les rivalités entre Etats riverains émanent soit des zones d'exploitations du pétrole ou juste des zones éventuellement pétrolières ; n'ayant fait l'objet d'aucune prospection (le cas des îles Mbanié, Konga et Cocotiers).

La majorité des litiges liés à l'exploitation pétrolière dans le golfe de Guinée concernent des confrontations entre pays riverains. Par exemple, la République Démocratique du Congo (RDC) et l'Angola s'affrontent actuellement pour revendiquer une zone maritime située au large de l'Atlantique, suite à l'établissement des zones économiques exclusives régies par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Si du côté de la RDC, personne n'osait revendiquer cette zone maritime pour ne pas créer un conflit frontalier de plus, ou même par reconnaissance à l'Angola pour avoir soutenu militairement les troupes du Président Laurent Désiré KABILA et de Joseph KABILA ; 2003 marque les débuts des revendications ouvertes de la RDC face à son voisin angolais.

En effet, la République démocratique du Congo revendique les blocs 1,14, 15 et 31 en pleine exploitation par l'Angola. Si l'Angola produit 1,7 millions de barils par jour, les blocs revendiqués notamment 14 et 15 représentent 38% de sa production nationale de pétrole ; soit 220 000 bpj proviendraient du bloc 14 et 640 000 bpj du bloc 15.

Au regard des enjeux pour l'Angola, le pays décide par voie diplomatique une résolution du conflit par le moyen de la négociation. Un protocole d'accord a été signé en août 2003 entre les

deux nations pour la mise en place d'un comité mixte chargé de proposer des solutions pour la résolution du conflit. Ce qui s'est soldé après une année d'étude par la décision de création d'une zone d'intérêts communs (ZIC).

Les deux Etats partageraient donc à part égal les recettes du pétrole, et la RDC devrait rembourser à l'Angola une partie d'argent servi à l'investissement pour l'exploitation. Si la résolution a été saluée par l'Angola, la RDC n'a pas été séduite d'où sa ratification tardive, en 2007 par Kinshasa.

Ainsi, en Avril 2009, le Ministre Congolais des hydrocarbures, René Isékemanga Nkela présente un projet de loi incluant les blocs litigieux 1, 14, 15 et 31 comme faisant parti de la ZEE congolaise au Sénat, qui l'adopte le 7 mai 2009. Dans la même journée, la RDC dépose un dossier aux Nations Unies pour le tracé de son plateau continental.

Ces tensions interétatiques autour du pétrole ont entraîné un mouvement d'expulsions réciproque : 32 000 citoyens angolais vivants en RDC ont été rapatriés contre 18 000 congolais expulsés de l'Angola. Des forces armées angolaises ont occupés deux villages congolais, dans la région de Tshela, situé dans la province du Bas Congo.

Moins belliqueux cette fois-ci, le conflit maritime ivoirio-ghanéenne portant sur la délimitation de leur frontière sur l'océan atlantique a été délibéré par le Tribunal international du droit de la mer, basé à Hambourg en Allemagne. Après avoir déposé un compromis en 2014, les deux Etats ont attendu trois années avant la délibération. Au détriment de la « méthode bissectrice » proposée par la Côte d'Ivoire, le Tribunal international 'du droit de la mer a tranché en faveur du Ghana. Dès 2010, Accra exploitait des puits pétroliers offshore dans la zone litigieuse qui abrite le plus grand gisement d'Afrique de l'Ouest de ces dix dernières années (Bayo I., 2017).

Par ailleurs, en multipliant les espaces maritimes, la Convention a donné quitus aux Etats pour pouvoir se procurer des grands espaces au-delà des zones économiques exclusives sur l'extension du plateau continental jusqu'à 370 milles nautiques (Ndong Ayok S, 2020). Ces revendications du prolongement des espace maritimes nationaux ne se font pas sans difficultés dans le golfe de Guinée ; à l'instar des conflits observés dans l'océan mondial.

1-4- La course au plateau continental

Depuis le premier dossier déposé par la Russie en 2001, le nombre de demandes d'extension du plateau continental¹⁰⁰ a augmenté de manière très significative¹⁰¹ (Tassin V. J. M, 2016, p. 119). Pour Virginie J.M. Tassin, mis à part l'intérêt de certains États côtiers au cours des négociations de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) pour cette extension, rien ne laissait prévoir un tel succès, (p. 119). Selon les juristes, les délimitations du plateau continental telles que définit par la Convention de Montego Bay, sont plus géographique que juridique. En effet, il s'agit de la marge continentale immergée, ce qui correspond à un fait naturel que juridique.

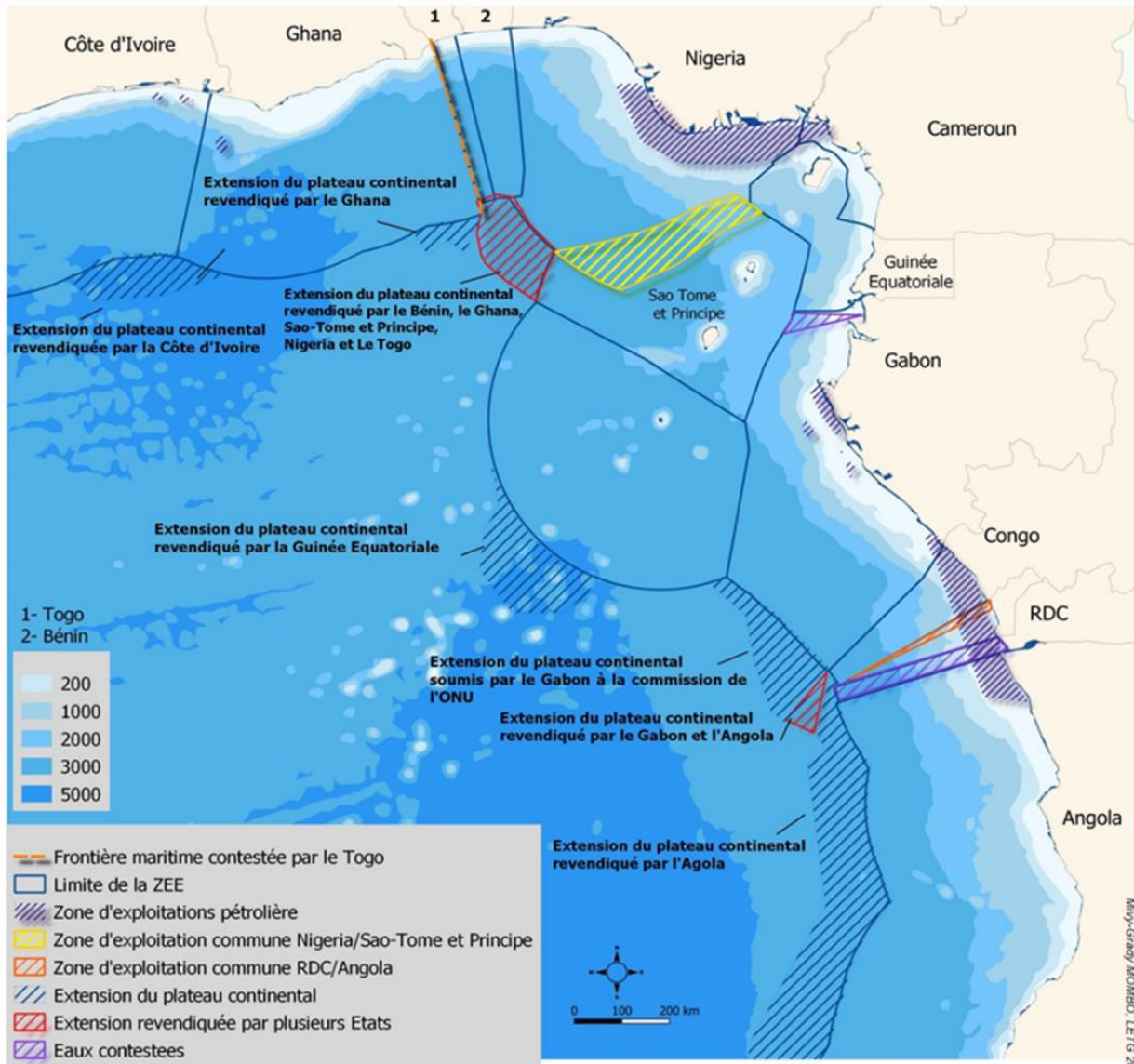
Depuis 2009, divers États riverains se sont succédé pour soumettre leur demande à la Commission des limites du plateau continental (CLPC). Le cas du golfe de Guinée est particulièrement complexe, car les demandes d'extension du plateau continental elles-mêmes deviennent une cause de litige.

Au 13 mai 2009, trois demandes d'extension étaient en instance auprès de la CLPC, tandis que dix dossiers faisaient l'objet d'une demande préliminaire d'informations et étaient donc en cours de préparation. Depuis lors, le Gabon a finalement soumis un dossier complet à la CLPC en 2012, suivi par l'Angola en décembre 2013. Par conséquent, le Ghana, le Nigeria, la Côte d'Ivoire, le Gabon et l'Angola ont tous présenté une demande auprès de la CLPC. Le Bénin, le Togo, le Bénin et le Togo conjoints, le Cameroun, le Congo-Brazzaville, la République Démocratique du Congo, la Guinée Équatoriale et Sao Tomé-et-Principe ont quant à eux déposé une demande d'informations préliminaires pour se conformer au délai de dix ans.

¹⁰⁰ 1. Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.
2. Le plateau continental ne s'étend pas au-delà des limites prévues aux paragraphes 4 à 6.
3. La marge continentale est le prolongement immergé de la masse terrestre de l'État côtier ; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol. Elle ne comprend ni les grands fonds des océans, avec leurs dorsales océaniques, ni leur sous-sol ».

¹⁰¹ Virginie J. M. Tassin (2016) nous renseigne qu'en 2015, 77 demandes d'extensions du plateau continental avait été déposé et 47 demandes d'informations ont été déposées auprès de la Commission des limites du plateau continental.

Carte 38 : la course à la mer dans le golfe de Guinée



Conclusion chapitre 3

Après la fin de la guerre froide, qui s'est soldée par la chute de l'URSS en 1991, l'Afrique qui jadis était un terrain de prolongement d'influence des antagonistes de la guerre a été relayée au second plan comme un continent sans plus d'enjeux.

Cependant, depuis le début du 21^e siècle, l'Afrique connaît une série de bouleversements géopolitiques et économiques. Le continent, et plus précisément le golfe de Guinée, est redevenu des terrains d'affrontement entre différentes puissances mondiales. Pendant la colonisation et la période postcoloniale, ces puissances étaient les nations coloniales. Toutefois, dans cette nouvelle ère, plusieurs acteurs se disputent l'influence. Outre la France, on compte le retour des protagonistes de la guerre froide, tels que les États-Unis et la Russie, ainsi que de nouveaux acteurs, dont la Chine.

L'intérêt porté à ce golfe, en raison de ses richesses naturelles et de la nécessité de garantir la sécurité maritime, contribue également à exacerber les tensions liées à la revendication de souveraineté sur ces espaces. De plus, l'expansionnisme territorial, illustré par la délimitation des zones économiques exclusives (ZEE), aggrave encore ces désaccords.

Par conséquent, on observe plusieurs foyers de tension le long de cette façade maritime. Certains conflits ont même conduit à des affrontements armés, comme le contentieux relatif à la presqu'île de Bakassi entre le Nigeria et le Cameroun, ou celui impliquant la République démocratique du Congo et l'Angola.

Dans le même ordre d'idée, le quatrième chapitre examinera l'émergence d'acteurs non gouvernementaux dans cette zone maritime, en particulier les groupes criminels impliqués dans des activités illégales comme la piraterie, le vol à main armée, la pêche illégale et le trafic de drogues.

Chapitre 4 : Le golfe de Guinée au cœur de l'expansion de la criminalité

Depuis deux ans, le conflit en mer Noire, la persistance des problèmes dans le golfe de Guinée, la guerre en Ukraine et à nouveau la mer Rouge, le détroit de Bab-el-Mandeb et le golfe d'Aden monopolisent l'attention¹⁰². Le golfe de Guinée est à la croisée des enjeux géopolitiques et sécuritaires très importants. La région, fait face à une insécurité maritime dont les origines sont très confortablement ancrées à terre. Si la piraterie maritime est la menace la plus médiatisée, Virginie Saliou et plusieurs experts dénoncent d'autres activités illicites encore plus complexes. Il s'agit notamment des menaces à la navigation, de la piraterie halieutique et des trafics illicites connectés tels que le narcotrafic, le trafic d'armes voire le terrorisme.

Ainsi, la région du golfe de Guinée devient un antimonde, un espace aux contours flous, avec la formation des zones grises échappant à la juridiction et au contrôle des États. En effet, développé par Roger Brunet en 1981, l'auteur définit l'antimonde comme étant un espace « *autre* » et « *mal connu* ». Il s'agit d'un espace souterrain, dont la territorialisation est complexement géopolitique, articulé ou non par le rejet du « Monde », et généralement animé par des trafics en marge de la légalité (Cruse Romain, 2009).

Section 1 : Comprendre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

Autrefois « havre de paix » ; pour reprendre le Capitaine de Vaisseaux Loïc Moudouma, le golfe de Guinée est maintenant entre criminels. Poussés par un sentiment d'exclusion, ces derniers ont transformés les eaux Ouest-africaines en terrain propice aux activités de piraterie maritime.

1-1- L'insécurité en mer : une pratique ancienne

« Pour nos contemporains, l'évocation des pirates et des corsaires se résume aux aventures flamboyantes de marins dans la mer des Caraïbes ou aux attaques de farouches brigands au large de la Somalie », soulignaient Gilbert Buti et Philippe Hrodej en avant-propos de l'ouvrage portant sur « *l'histoire des pirates et des corsaires de l'antiquité à nos jours* ». Cette mémoire contemporaine se réfère également à l'importante médiatisation de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée (figure 25). Cependant, l'histoire de l'insécurité en mer est encore plus ancienne et parfois méconnue.

¹⁰² RFI, mars 2024

Selon Michel Mollat (1975) et plus récemment Kevin Porcher (2021) ce phénomène s'est aggravé entre la fin du Moyen Âge et les débuts du XVI^e siècle ; suite au développement économique et technique (Mollat M, 1975, p. 8). Pour l'auteur, « *l'accroissement des trafics, en volume et en valeur, et l'allongement de leurs itinéraires offraient des proies alléchantes et facile aux pillards ; ainsi étaient contrariés, à un certain degré, les effets bénéfiques des perfectionnements du matériel naval, des progrès de l'art nautique et de l'accélération de la rotation navale* ».

Toutefois, les conclusions de Guy Saupin (2004) démontrent que l'insécurité en mer ne se résume pas uniquement à l'évolution des échanges économiques. *L'aggravation de l'insécurité en mer depuis le XIV^e e siècle ne résultat pas seulement de ce que l'intensité des échanges avait multiplié les occasions de prises* (Mollat M., 1975). Pour Guy Saupin, « *Les prises des corsaires dans les guerres entre les puissances maritimes européennes se vérifient dans les guerres de Succession d'Espagne et d'Autriche* », (Saupin G, 2004, p. 219). Comme l'explique Michel Mollat, *Les nécessités de la guerre, pour laquelle les princes étaient encore plus dépourvus de forces permanentes sur mer que sur terre, les avaient amenés à recourir de plus en plus aux services des navires privés*. En d'autres termes, les mers et les océans ont servi de théâtre à la rivalité entre les puissances européennes pendant les guerres de succession d'Espagne et d'Autriche, qui ont duré de nombreuses années. En l'absence de forces navales suffisantes dans leurs domaines ultramarins, les puissances coloniales ont commencé à déléguer la violence étatique et militaire à des acteurs privés. Ce phénomène s'est poursuivi jusqu'au début du XIX^e siècle, avec l'émergence de nouveaux États cherchant à affirmer leur indépendance (Porcher K, 2021).

La course, pratique réalisée par les corsaires, était donc à l'origine d'une insécurité maritime légalisée et réglemantée par la loi lettre de marque. Contrairement à la course, la piraterie est une activité illégale. Michel Mollat a tenté de montrer les différences théoriques qui distinguent ces deux concepts :

« Est donc pirate celui qui ne se conforme pas aux dispositions des ordonnances et des traités. Est donc actes de piraterie toute prise dont la validité n'est pas reconnue par l'Amirauté. Ainsi, tandis que le pirate détruit les papiers de bord du navire capturé, le corsaire ne doit ni déchirer, ni les jeter à la mer. Le pirate n'hésite pas à noyer les maîtres, facteurs et principaux marinières, ou à les débarquer dans un pays étranger et lointain... le corsaire bien au contraire, sans faire aucun déplaisir aux gens qu'il trouvera en navires, emmènera navires, marchandises, équipages au port le plus proche, sans s'attarder en rade, et les remettra avec les papiers de bord du navire capturé, aux officiers de l'Amiral », (Mollat M, 1975, p.18)

Par ailleurs, les auteurs soulignent de ce fait que ces rivalités européennes en Atlantique Nord et en Méditerranée se répercutaient également dans les mers les plus lointaines et dans les colonies. En nous appuyant sur les enquêtes réalisées à Nantes par Guy Saupin (2015), les côtes Ouest africaines n'ont pas échappé à cette insécurité en mer pendant les guerres de succession. Les corsaires, des pirates ou encore des forbans prenaient souvent pour cible les navires négriers au départ de l'Afrique Atlantique. *Sur les 36 expéditions de 1743 (des navires négriers nantais), 11 ont été victimes des corsaires britanniques : une en Afrique, deux pendant la traversée, trois aux abords des Antilles, cinq au retour vers Nantes. Si les négociations ont parfois permis de récupérer le navire, l'allongement de la durée du transport joue contre la bonne tenue de l'expédition. Dans les quinze ans qui ont suivi le rétablissement de la paix internationale en 1713, les navires négriers ont particulièrement subi les agressions des forbans (Saupin G. 2015, p.)*

S'agissant de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, il semble que l'histoire de la piraterie et des corsaires ne reconnaisse pas l'existence d'une forme ancienne de piraterie maritime sur les côtes occidentales africaines. Certains auteurs affirment tout de même que les conflits armés ont bel et bien laissé leur empreinte sur cette région côtière Ouest africaine. En effet, les chefs pirates y étaient actifs pour attaquer les bateaux négriers français. Or, pour Marc-Antoine Pérouse de Montclos, bien que n'ayant pas des données, la piraterie maritime dans le golfe de Guinée (que les populations locales ont commise) a débuté pendant la période coloniale, principalement au Nigéria ; avec une insécurité dans les voies fluviales du Delta du Niger et dans les principaux ports du pays.

« Des décrets coloniaux de la fin du XIXe siècle tentent d'interdire les « canots de guerre » qui sèment la terreur sur les voies fluviales à l'intérieur du delta du Niger. (...) Après l'indépendance et pendant la tentative de sécession du Biafra entre 1967 et 1970, les attaques de bateaux au large de Port Harcourt relèvent plutôt d'actes de guerre. Mais la piraterie maritime reprend de la vigueur lorsque le boom pétrolier de la décennie suivante provoque un afflux d'argent sans précédent. En 1975, notamment, la grande crise du port de Lagos, complètement engorgé à la suite de commandes massives de ciment surfacturé, se traduit ainsi par une recrudescence d'attaques contre les navires coincés au larges » (Pérouse de Montclos, M-A, 2012, p. 48).

Si les écrits sont controversés par rapport à l'ancienneté de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée ; il n'a aucun doute que la région est une zone de résurgence de la piraterie contemporaine.

En conséquence, cette section se concentre sur l'étude du développement historique et des représentations médiatiques de la piraterie en mer dans le golfe de Guinée. En passant d'une échelle régionale à une échelle locale ; notamment dans le Delta du Niger, on réalise que l'insécurité maritime ne date pas de l'augmentation de la couverture médiatique en 2004. Ce phénomène trouve plutôt ses racines dans les revendications politiques que connaît le pays à partir des années 90.

1-2- Le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie contemporaine

Dans son ouvrage « *Géopolitique des mers et des océans : qui tient la mer tient le monde* », Pierre Royer (2014) aborde le déclin de la piraterie à l'ère moderne. Il met en évidence le fait que la taille et la vitesse croissantes des navires de transport ainsi que l'augmentation de la puissance de feu des navires de guerre ont rendu la piraterie de plus en plus risquée et difficile (p. 178). De plus, l'hégémonie des grandes puissances maritimes, telles que le Royaume-Uni et les États-Unis, ainsi que les colons européens, a réussi à priver les pirates de leurs bases terrestres, ce qui a considérablement réduit leurs chances de réussite¹⁰³. Toutefois, l'auteur souligne également que « *le phénomène de la piraterie connaît une véritable renaissance depuis une ou deux décennies, sous des formes et pour des raisons qui ne sont pas sans rappeler celles qui ont caractérisé plus ou moins toutes ses manifestations depuis la plus haute Antiquité* ».

¹⁰³ Ibid

Contrairement à la course, la piraterie en mer est un phénomène persistant, de plus en plus médiatisé et objet des recherches académiques (Vignal A, 2016). Pour reprendre la phrase de Cyril P. Coutansais (2009), la première mondialisation des empires ibériques et lusitanophones a vu l'apparition de la piraterie. Notre époque voit son retour. Cette résurgence s'explique par l'existence de zones incontrôlées, l'explosion du trafic maritime, et la prolifération d'armes à bon marché (P. Coutansais C, 2009).

Les institutions internationales nées des deux guerres mondiales ont cherché à lui donner une définition juridique afin de mieux lutter contre elle, selon le principe *nullum crimen nulla poena sine lege* (« Pas de crime, pas de sanction sans une loi »), (Vignal A, 2016).

Ainsi, du point de vue juridique, la piraterie maritime, dont il faut différencier du brigandage en mer, trouve sa définition dans l'article 101 de la Convention Internationale des Nations Unies sur le Droit de la Mer (1982). Elle se définit comme étant « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer ; contre un navire ou aéronef, de personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* ».

Dans leur rapport sur la piraterie maritime, Hélène Lefebvre-Chalain et Cédric Leboeuf précisent le *distinguo* qui existe entre la piraterie et le brigandage en mer. « *Aux termes de la CMB, la piraterie se caractérise non par ses actes mais par son lieu de commission. Par exclusion, le brigandage de mer concerne les actes de vol à main armée commis dans des espaces maritimes sous souveraineté étatique* ».

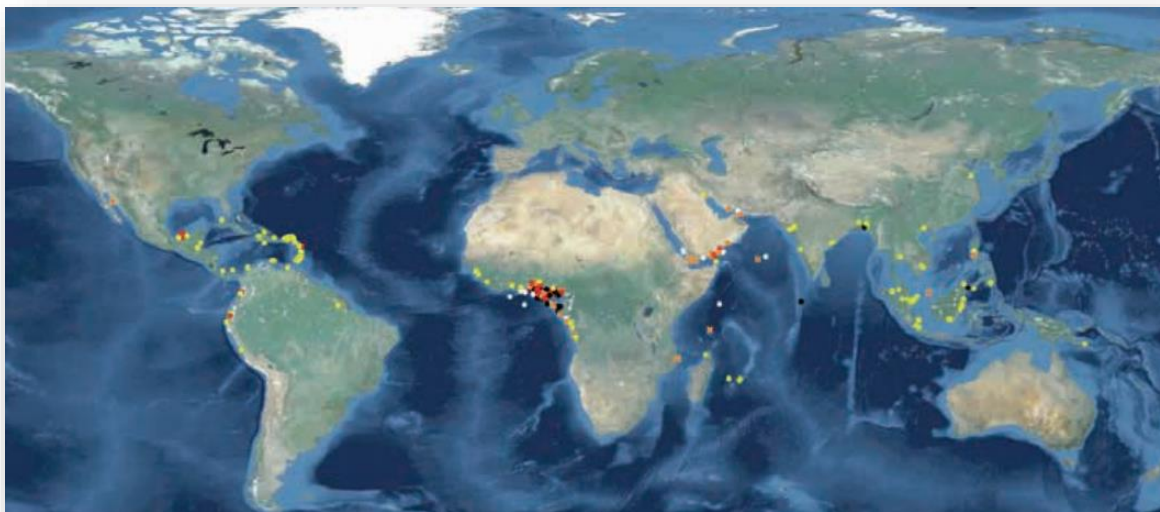
Cette distinction entre les deux termes a été mis en avant par l'Organisation maritime internationale (OMI), dans sa résolution A.1025(26). Pour l'OMI, on entend par brigandage en mer : « *tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte déprédation, ou menace, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées et directement contre un navire ou contre des personnes ou des biens à bord de tel navire, à l'intérieur des eaux intérieures, des eaux archipélagiques et de la mer territoriale ; c'est aussi tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes précités ou commis dans l'intention de les faciliter* ».

Conformément à l'analyse géographique menée par François Guisiou sur la piraterie somalienne, la définition juridique de la piraterie est très restrictive spatialement, d'autant plus quelle limite les actes en haute mer (Guisiou F, 2019, 202). En prenant en compte le cas du golfe de Guinée, contrairement au golfe d'Aden, les actes de piraterie ont longtemps été

enregistré dans les zones sous juridiction des Etats. Nous le verrons un peu plus loin, le Delta du Niger constitue le point de départ des actes de piraterie, avant que cette insécurité ne se transforme en une criminalité transfrontalière.

En 2020, lorsque la planète tout entière était « sous cloche » en raison de la pandémie de coronavirus, un tiers des actes de piraterie mondiaux ainsi qu'une proportion supérieure à 95 % des cas d'enlèvements de marins ont été signalés dans la région du golfe de Guinée (Fattori F, Pravettoni R, et Dedier E, 2021). Cette année, le rapport du Maritime international cooperation and awareness (Mica Center), qualifiait la région du golfe de Guinée des eaux les plus dangereuses au monde.

Carte 39: Etat de la piraterie mondiale en 2020



Source : Mica center, 2021

Sur les 375 actes de piraterie et de brigandage enregistrés dans le monde en 2020, 114 ont été commises dans le golfe de Guinée. Avec 142 personnes kidnappées. Plus de la moitié de ces actes illicites ont été enregistré dans les eaux Nigériennes qui ont constitué pendant longtemps le point névralgique de la piraterie maritime Ouest africaine, à l'exemple de la Somalie dans le golfe d'Aden.

Cette partie examine en profondeur les causes sous-jacentes de la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée. Elle analyse spécifiquement les aspects économiques, sociaux et politiques ayant contribué à son développement. Pour ce faire, elle se concentre tout d'abord sur le Nigeria, berceau de la piraterie en Afrique de l'Ouest, puis elle se penche sur le delta du fleuve Niger.

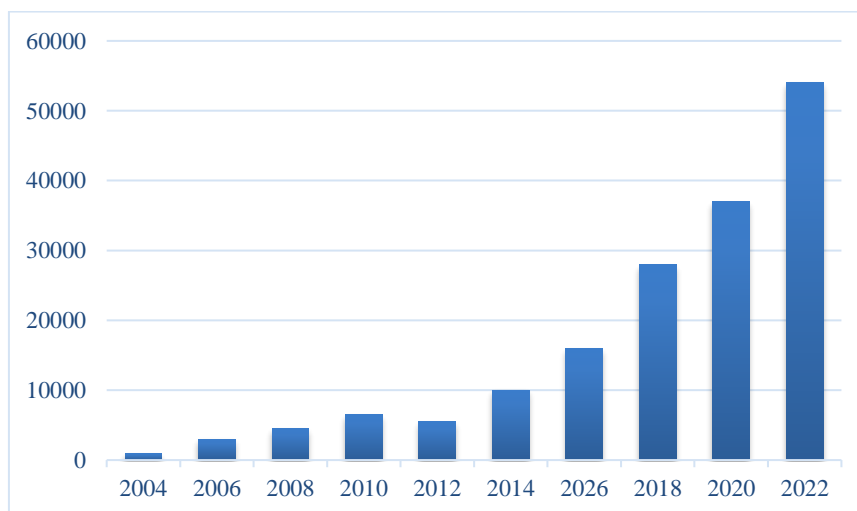
L'analyse s'appuie sur les statistiques du Maritime International Cooperation Awareness Center pour les années 2019 à 2023, ainsi que sur les rapports de piraterie du Bureau maritime international. Le rapport de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime nous a permis de comprendre l'impact de la piraterie dans le delta du Niger et de distinguer les différents acteurs criminels dans la région.

1-2-1- Le Nigéria : l'épicentre de la piraterie Ouest-africaine

A partir de 2005 environ, l'attention portée par la communauté internationale à la piraterie maritime s'est déplacée des mers de l'Asie du Sud-Est vers les côtes africaines (Amirell S. E, 2009, p. 97). D'abord sur les côtes du golfe d'Aden avec comme épicentre la Somalie et en mer Rouge où les activités débutent timidement à partir de 2003.

Sur les côtes Ouest africaines et notamment dans le golfe de Guinée, c'est à partir de 2004 que le bruit médiatique sur la piraterie maritime et le brigande commencent timidement à évoquer la naissance d'une piraterie maritime dans la région (Figure 25) ; du fait de la multiplication des attaques illicites, touchant en particulier les compagnies pétrolières telles que Shell, Eni, Chevron-Exxon-Mobil, Total ou Addax (Augé B, 2009, P 151).

Figure 25 : Evolution du bruit médiatique sur la piraterie maritime dans le golfe de Guinée



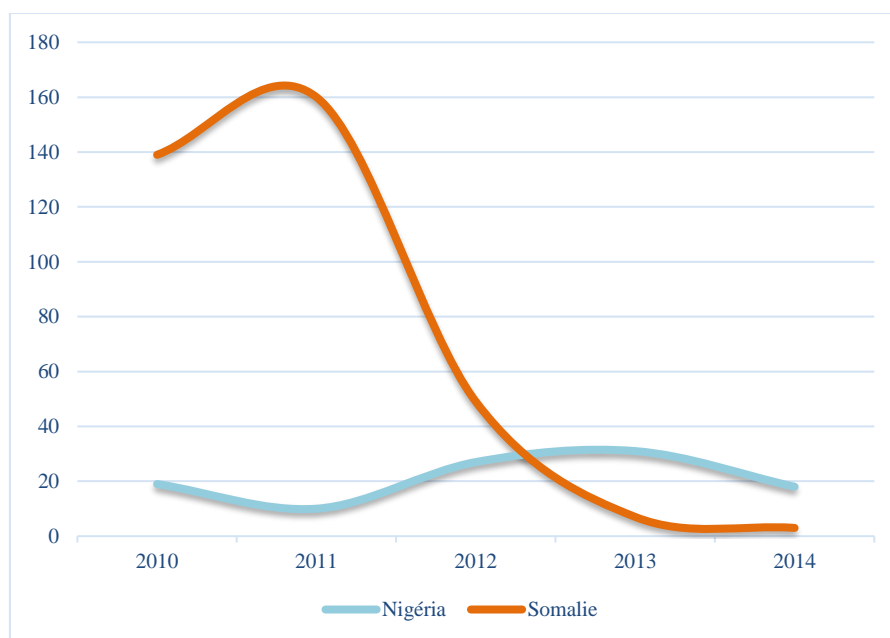
Source : Données collectées à partir sur le moteur de recherche Google, 2023

NB : ces données ont été collectées sur le moteur de recherche Google. Nous avons filtré l'actualité internationale émanant des revues de presse telles que le Monde Afrique, le Figaro, le Marin etc. sur une période allant de 2004 à 2022 afin de quantifier le bruit médiatique autour de la piraterie.

Toutefois, au risque de nous répéter, comme l'a décrit Pierre Royer, la piraterie contemporaine se caractérise par son inconstance en intensité et par son déplacement géographique. Ceci se vérifie par l'augmentation du bruit médiatique et des attaques des pirates aux larges de la Somalie et des côtes nigérianes. Il a fallu attendre 2005 et la baisse des actes de piraterie à Malacca, amorcée en 2000, pour que la piraterie somalienne apparaisse clairement (Guisiou F, 2018, p. 203) dans l'actualité internationale. « *Sur environ 400 incidents de piraterie déclarés en 2000, les trois quarts ont eu lieu en Asie (Hors Moyen-Orient), principalement dans le détroit de Malacca, et moins de 80 attaques aux larges des côtes africaines, pour un quart environ lié à des troupes somaliennes. En 2010, sur environ 500 cas, 300 ont été africains, dont plus de 200 cas imputés à des Somaliens ; alors que l'Asie a enregistré moins de 100 incidents et Malacca une poignée* » (Guisiou F, 2018, p. 205).

Alors qu'en 2012, on observe une forte diminution des actes de piraterie dans le golfe d'Aden, en particulier en Somalie, où leur nombre passe de 160 à 49 ; cette tendance positive est contrecarrée par une hausse alarmante de la piraterie dans le golfe de Guinée, qui devient dès 2014 la nouvelle plaque tournante de ce fléau mondial.

Figure 26 : Evolution de la piraterie entre la Somalie et le Nigéria de 2010 à 2014



Source : Bureau maritime international, 2014

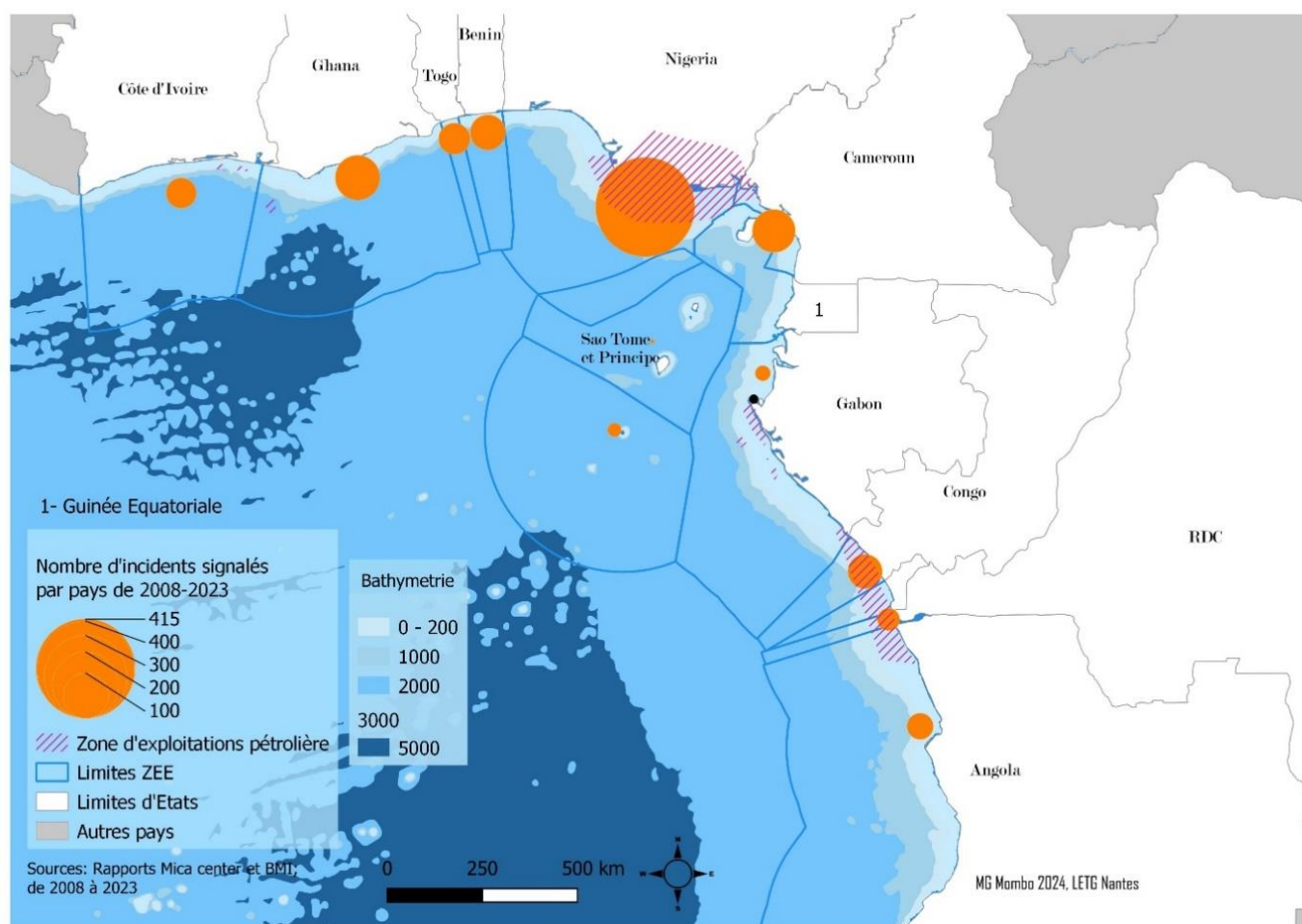
Depuis 2014, les statistiques maritimes du Bureau maritime international et du Mica Center ont révélé une augmentation alarmante des actes de piraterie et de vol à main armée dans le golfe de Guinée, avec une proportion élevée d'attaques survenant au large des côtes nigérianes. Selon

diverses hypothèses, la fragilité du Nigeria serait due aux turbulences politiques persistantes dans sa zone géographique, ce pays étant souvent décrit comme un « État pétrolier en défaillance » (Vircoulon, T., 2017, 68). Or, selon Stefan Eklöf Amirell, de nombreux pays africains font face à des enjeux similaires sur le plan socio-économique et politique (pauvreté, inégalités, instabilité institutionnelle, corruption, criminalité, violences), mais la piraterie ne constitue pas nécessairement une préoccupation principale.

La criminalité maritime le long des côtes Ouest africaines évolue au rythme des incidences répertoriées dans les eaux nigérianes. Au premier semestre 2016, les actes de piraterie maritime dans les eaux africaines ont représenté plus du tiers des attaques pirates répertoriées dans le monde par le Bureau maritime international (BMI). Sur les 98 actes relevés dans le rapport biennuel de l'organisation, 34 ont eu lieu aux larges des côtes africaines ; dont 36 ont été enregistré dans les eaux nigérianes (Hauchard A, 2016). Au terme de l'année 2016, 34 membres d'équipage avaient été enlevés dans neuf incidents distincts et trois navires ont été détournés dans la région, (Bureau maritime international, 2016).

Dans les eaux nigérianes, une croissance de l'insécurité marque également cette période comprise entre 2016 et 2020. Avec une augmentation de 100 % de 2015 à 2016. Les actes de piraterie et de brigandages ont connu un pic en 2017, avec 59 actes enregistrés au Nigéria contre 102 cas pour le reste de la façade Ouest africaine. Néanmoins, à compter de 2018, on a observé une diminution graduelle du nombre d'actes de piraterie perpétrés par des Nigériens. Ce chiffre est passé de 54 en 2018 à 53 en 2019, pour ensuite atteindre 43 en 2020.

Carte 40 : La piraterie maritime dans le golfe de Guinée : de 2008-2023



Plusieurs études ont caractérisé la piraterie nigériane comme une forme « opportuniste » ou purement « pétrolière ». Elle serait similaire à la piraterie somalienne, où les pirates sont décrits comme des pêcheurs désespérés (Selon François Guisiou, 2018). De même, la piraterie dans le golfe de Guinée est souvent associée aux habitants défavorisés qui, faute de ressources alternatives, s’engagent dans des activités criminelles en mer. C’est pourquoi la section suivante s’attèle à explorer les facteurs sociopolitiques spécifiques au Delta du Niger ont contribué à l’émergence d’une insécurité maritime persistante dans le golfe de Guinée.

1-2-1-1- le contexte socio-économique et politique dans le Delta du Niger entre 1990 et 2000

Le Delta du Niger à ne pas confondre avec le delta géographique du fleuve Niger est situé au sud-est du Nigeria (Augé B, 2009, p. 152). La région abrite 30 millions d’habitants répartis dans une surface de 70 000 km² environ ; il s’agit de la plus grande région deltaïque du continent africain et la troisième au monde (Ebedié M. T, 2018, p. 6), Pour Benjamin Augé, cette région est une construction géopolitique car elle manque de cohérence géographique particulière. En

effet, après la période des indépendances, la région du Delta était composée des Etats du Rivers, Delta et Bayelsa. C'est pendant le mandat de l'ancien Président Olusegun Obasanjo (1999-2007), qu'elle va connaître un élargissement ; en intégrant les six Etats voisins : l'Etat d'Abia, d'Akwa Ibom, de Cross River, d'Edo, d'Imo et d'Ondo (Augé B, 2009, p. 151). La région est constituée de quarante groupes ethniques environs ; dont les principaux sont : les Ijaw, Isoko, Ikwerre, Urhobo, Itsekiri, Isoko, Efik, Ibibio, Benin et Anang (Ebedié M. T, 2018, p.7).

Du point de vue géostratégique, *la région du Delta du Niger a des réserves de 37 milliards de barils de pétrole brut environ (OPEP, 2017). Le Delta du Niger, au Nigeria, occupe le 10e rang des pays du monde ayant les réserves de pétrole brut les plus importantes*¹⁰⁴. Elle concentre notamment l'essentiel des gisements d'hydrocarbures et de gaz du pays, fournit 80% des recettes budgétaires et environ 40% du PIB du pays ; soit à hauteur de 400 milliards de dollars chaque année, dont 9 % sont représentés par la production de pétrole et de gaz (Lindskov Jacobsen K. et *all*, 2022, p.15).

La production pétrolière en Afrique débute en 1958 au Nigéria et en Algérie. Aujourd'hui, la côte Ouest africaine contribue à hauteur de 8 % de la production mondiale totale d'hydrocarbures. Outre le Nigeria, qui est le plus grand producteur régional avec une production quotidienne de 1,861 million de barils, il y a plusieurs autres producteurs importants, notamment l'Angola, le Gabon, le Cameroun, la Guinée équatoriale, ainsi que la République démocratique du Congo. De plus, depuis 2010, le Ghana et la Côte d'Ivoire se sont joints au groupe des nations productrices de pétrole dans cette région.

Cependant, la prolifération des puits de pétrole dans le golfe de Guinée, quoique considérée par certains comme un don de Dieu est un facteur des conflits qui mêle groupes armés et contrebandiers en tous genres (Ntunda Ebodé V, 2004 p. 45 et Pérouse de Montclos M-A, 2014). Cependant, c'est au Nigéria que l'on observe les premiers troubles sévères liés à cette richesse et ce à partir de 1967, à l'origine de la guerre de Biafra au Sud-Est du Nigéria (Augé B, 2009, p. 152). La carte 42 met en exergue les zones de conflits opposant les compagnies pétrolières aux populations locales dans le Delta du Niger, en mettant en évidence l'importance des nombreuses fuites de pétroles due au sabotage des pipelines et/ou à un mauvais état d'entretien.

¹⁰⁴ Ibid

Carte 41 : Pétrole et conflit dans le Delta du Niger



Source : Eric Janin et Laura Margueritte, 2023

Outre les conflits liés aux nombreux déversements de pétrole dans le Delta du Niger, il est important de souligner que la région est un ensemble d'Etats en perpétuelle fragmentation depuis l'accession du Nigéria à l'indépendance, (Franchette S, 2006, p. 204). Cette affirmation est soutenue par la tentative de sécession de la région Sud-Est par la majorité Igbo (pendant la guerre du Biafra), puis par les revendications permanentes des minorités en guerre contre cette même majorité.

Plusieurs auteurs s'accordent à identifier le début de l'insurrection des communautés du Delta du Niger dans les débuts des années 90. Toutefois, la guerre de Biafra est un élément très important à considérer dans l'analyse. Malgré la fin de la guerre, le discours de haine et la propagande ethnique mène à une période de violence de l'indépendance à aujourd'hui (Olusegun Adeyeri J, 2021, p. 76), ceci toute en légitimant une culture de la violence et de la haine. Le début des années 90 marque de ce fait une mobilisation intercommunautaire contre le pouvoir fédéral du Nigéria ; peu soucieux du développement des communautés locales et de leur bien-être au regard des pollutions répétitifs de l'eau et des terres agricoles dues à

l'exploitation pétrolière. Des figures telles que le Mouvement pour la survie du peuple Ogoni (MOSOP) militait, dans une démarche non violente au début de cette mobilisation antigouvernementale. Pour Marclin Ebédié, le gouvernement fédéral de l'époque employait déjà une démarche violente pour dissiper les revendicateurs. Ceci s'est soldé par l'assassinat, le 10 novembre 1995, à Port Harcourt, par le gouvernement militaire du Sani Abacha, de Ken Saro Wiwa et de neuf autres militants ogonis.

Ce fut un moment charnière où les mouvements de protestation au sein des communautés locales ont connu une évolution significative.

Le différend qui oppose les populations autochtones du delta du Niger à l'État nigérian constitue un aspect crucial du conflit dans cette région. En effet, chacun de ces groupes s'oppose au système de gestion actuel de l'industrie pétrolière ainsi qu'à la manière dont les revenus générés par le pétrole sont distribués (Ebedié M. T, 2018, p. 10). Cependant, le pétrole, cette source d'énergie qui suscite tant de convoitise, continue de semer la discorde au sein des communautés et entre elles. Bien que les tensions internes soient ancrées depuis longtemps, comme en témoignent les querelles territoriales, il est maintenant admis par les spécialistes que la course pour dominer les bénéfices pétroliers engendre des confrontations brutales.

Ces dirigeants exploitent souvent des adolescents, familiers avec les armes, afin d'instaurer un climat de peur chez leurs adversaires. Comme l'illustre Marclin Ebédié, c'est ce qui s'est passé lors de la crise de 1998 au sein de la communauté Peremabiri, dans l'État de Bayelsa. Les différentes factions du groupe se sont affrontées pour obtenir une indemnisation auprès de la compagnie pétrolière Shell Petroleum Development Company (SPDC). Effectivement, une indemnisation est devenue nécessaire à la suite d'un déversement de pétrole des oléoducs de la SPDC, entraînant une marée noire dans l'environnement. Les résidents de la communauté ont affirmé que la SPDC s'est engagée à verser une compensation d'environ 2,2 millions USD. Cependant, un groupe de responsables locaux a négocié et reçu environ 100 000 USD de la SDPC, ce qui a donné lieu à une confrontation violente entre ceux qui ont négocié avec la SPDC et ceux qui ont insisté sur le paiement des 2,2 millions USD. La gouvernance communautaire a écarté le groupe de responsables locaux qui a négocié les 100 000 USD de la SDPC, et celui-ci n'a pas reçu l'indemnisation convenue avec la SPDC.

En outre, les tensions intercommunautaires ont pu s'intensifier au fil des années, conduisant à des violences, comme en témoignent les affrontements violents entre les communautés Ijaw d'Oloibiri et d'Ogbia.

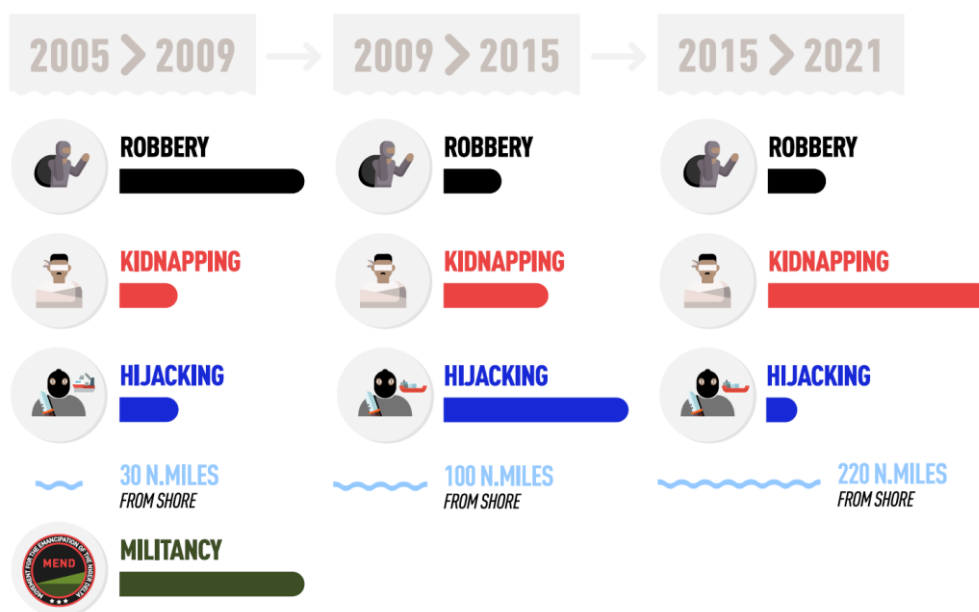
Par conséquent, comment ces conflits sociopolitiques ont-ils évolué vers la piraterie maritime ?

1-2-1-2- Des mouvements de revendication à la professionnalisation du crime à partir de 2004

En 2004, un nouveau type de conflit émerge dans le Delta du Niger. Ceux qui étaient auparavant des militants pour les droits civiques ou des auteurs de violences communautaires sont maintenant perçus comme des « rebelles du Delta du Niger ». Les demandes ne portent plus principalement sur un enjeu lié à l'ethnicité, mais plutôt sur le pouvoir décisionnel concernant les réserves pétrolières. C'est ainsi qu'ont émergé divers mouvements insurgés, comme le NDPVF (Niger Delta People's Volunteer Force), fondé en 2004 sous la direction d'Asari Dokubo, et le MEND (Movement for the Emancipation of the Niger Delta), apparu deux ans plus tard. Bien que la majorité de ses membres et de sa base sociale soient originaires de la communauté Ijaw, le MEND est un mouvement qui se définit comme autonomiste et régionaliste, cherchant à représenter les intérêts de toutes les communautés du Delta (Lutumbué M, 2011, p. 3).

Selon Pérouse de Montclos, il y a une distinction claire entre les mouvements de contestation et les groupes insurgés. Les seconds ont maintenant décidé d'afficher publiquement leur volonté d'avoir recours à la violence, voire même à l'indépendance. Ce changement ne reflète pas uniquement l'exaspération croissante d'une communauté qui se sent exclue des bénéfices de la croissance économique. Il reflète aussi la criminalisation des luttes politiques avec la jonction, opérée dès la fin des années 1990, entre les gangs de la rue et les sociétés d'initiation « cultistes » (cul(societies) qui sévissent sur les campus des universités nigérianes et qui bénéficient d'une envergure nationale pour organiser les trafics d'armes ou de drogues (Perousse de Monclos M-A, 2010, p 287). Effectivement, plusieurs anciens membres de mouvements revendicatifs ont évolué vers le statut de rebelles, tout comme Ateke Tom, qui était connu sous le nom de « Seigneur de guerre » et qui contrôlait la ville d'Okrika, dans l'État du Rivers. Leur cheminement est souvent une conséquence naturelle. Après avoir participé aux violences communautaires qui ont ravagé les banlieues sud de Port Harcourt fin 1993, il s'est ensuite joint aux Icelanders, un groupe affilié à la fraternité étudiante des Vikings, et a fini par former une milice qui, en 2010, revendiquait son association avec le MEND (Perousse de Monclos M-A, 2010, p 285).

Figure 27 : Evolution des formes de la piraterie nigériane entre 2005 et 2021



Source : Rapport de l'UNODC : Global Maritime Crime Programme, 2021 Office des Nations unies pour la lutte contre la drogue et le crime

La médiatisation de la phase initiale de la piraterie nigériane, dont la période s'étend de 2005 à 2009, se caractérise par des incidents de piraterie classés dans la catégorie « abordage et vol », qui représentent 70 % des incidents signalés. Les pirates s'aventuraient principalement en mer territoriale, soit jusqu'à 30 milles marins. Ils attaquaient surtout des pétroliers et des bateaux de fret, représentant 70 % de leurs prises, contrairement aux navires capturés plus loin au large du Nigéria, qui ne comptaient que pour 15 % environ.

Quant aux enlèvements et prises d'otage, les pirates les ont principalement réalisés dans le Delta du Niger, au détriment de la mer. Les ressortissants nigériens étaient les principales cibles ; ils représentaient environ 70 % des cas répertoriés, selon le rapport de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, 2021.

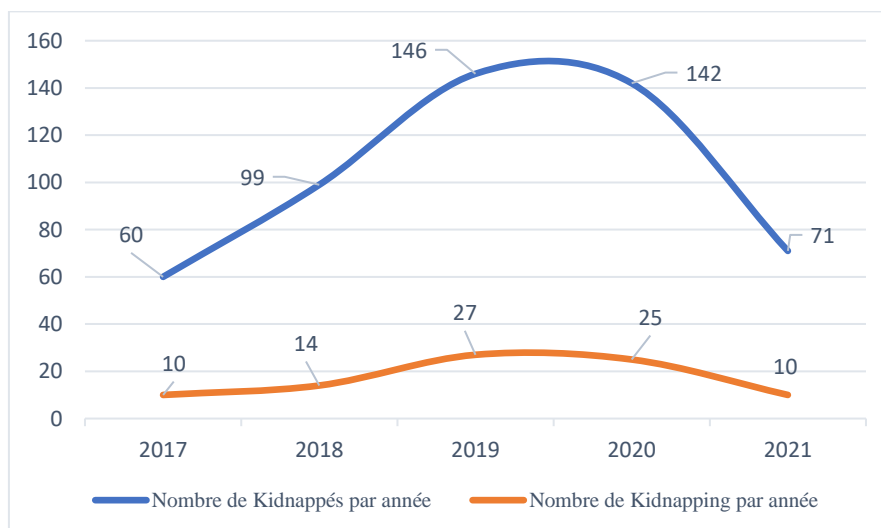
La deuxième période, comprise entre 2009 et 2015, constitue la période phare de la piraterie nigériane. Elle démontre une « professionnalisation » de la piraterie ; notamment grâce à l'amélioration des équipements. Les pirates aménagent des vedettes en y installant des moteurs à très forte puissance, capables d'atteindre de grandes distances et de rester le plus longtemps possible au large. Ils utilisent aussi une Thuraya, un téléphone satellite sophistiqué permettant de communiquer en haute mer, et qui possède un système de positionnement global. Durant cette période, les attaques se sont multipliées ; atteignant les 100 milles nautiques (figure 24). Les pirates organisaient de moins en moins des vols côtiers ; privilégiant notamment le kidnapping et le détournement des navires.

Enfin, durant la troisième période qui débute de 2015 à 2021, les pirates du golfe de Guinée ne cachent plus leur préférence pour la mer, où ils attaquent principalement des tankers, des plates-formes pétrolières et pratiquent des prises d'otages (Mombo M-G. et Desse M., 2023, p. 95). Cette assertion se confirme par les données statistiques publiées par les organisations de surveillance en mer ; à l'exemple du Mica center qui a enregistré 518 personnes kidnappées dans le golfe de Guinée ; entre 2017 et 2021 (Figure 28).

« On ne sort jamais pour des Indiens, ils ne valent pas chers. Les Philippines c'est pareil... Nos nationalités préférées pour les prises d'otage sont les Américains et les Français, leur rançon peut atteindre 220 mille dollars »

Un échange entre Bertrand Monet et un pirate du Delta du Niger en 2016. Il y a certains gangs qui réussissent à s'emparer entièrement d'un bateau, ce qui se traduit par une activité très rentable. Le montant de la rançon pour un navire peut varier entre 900 000 et 4 milliards de dollars.¹⁰⁵

Figure 28 : Evolution du nombre de personnes kidnappées et des opérations de kidnapping entre 2017 et 2021



Source : Mica center, 2022

Selon une étude menée par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en 2021, la piraterie dans le delta du Niger ne représente que la pointe émergée de l'iceberg. En effet, ces pirates actifs dans le golfe de Guinée ne sont que des travailleurs de la piraterie, tandis que les

¹⁰⁵ Ibid

chefs, également connus sous le nom de « Lords », se tiennent à distance, hors de portée. Personne n'ose révéler leur identité.

Cette forme de piraterie fonctionne selon une structure hiérarchique en forme de pyramide, avec des financiers et des opérateurs (Figure 29).

Figure 29 : La structure d'un groupe de pirate



Source : Rapport global maritime crime de l'ONUDC, 2021.

La piraterie au Nigeria se structure en un vaste réseau. Les protecteurs et les informateurs jouent un rôle crucial dans l'exécution et le succès des activités maritimes illicites. Nous le verrons plus tard, les opérations de piraterie en mer sont extrêmement coûteuses et nécessitent des investissements considérables. Mais avant, la prochaine section apporte une réelle distinction entre les différentes formes de piraterie. Bien souvent, on qualifie tous les auteurs d'actes illicites de pirates, ce qui crée ainsi une confusion par rapport à la définition juridique de la piraterie.

1-3- La typologie de la piraterie dans le Delta du Niger et leurs caractéristiques

Dans le delta du Niger, le terme « pirate » englobe plusieurs typologies d'activités criminelles auxquelles la définition de la CNUDM ne fait pas référence. En 2021, l'étude réalisée par Katja Lindskov Jacobsen et al sur la piraterie maritime dans le Delta du Niger a permis de dégager trois types de piraterie en Afrique de l'Ouest et particulièrement dans le Delta. Ces catégories se distinguent dans leurs lieux d'opération, leurs objectifs, leurs modes opératoires et leurs rapports avec les communautés locales.

1-3-1- la criminalité fluviale (Riverine criminality)

La majorité des régions du delta supérieur sont facilement accessibles par la route, à l'exception des zones humides qui ne bénéficient pas d'un réseau routier adéquat. Par conséquent, les voies navigables jouent un rôle crucial dans l'accès aux communautés du delta. Malheureusement, ces mêmes voies fluviales sont souvent utilisées par des criminels pour mener leurs activités illicites. Un individu interviewé dans le cadre du rapport de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, préparé par Katja Lindskov Jacobsen et *all* (2021), a déclaré que son groupe opérait sur la « rivière Oyorokoto, Ngo (État de Rivers), Queen's Town (État de Rivers) et dans le quartier de la ville d'Oyorokoto ».

Les malfaiteurs des voies navigables ont pour principal objectif de voler de l'argent et des objets de valeur. Contrairement à d'autres types de pirates, ces criminels affirment ne pas s'engager dans des enlèvements ni des prises d'otages. Toutefois, pour Katja Lindskov Jacobsen et d'autres chercheurs, certains de ces criminels disent ne pas s'engager dans des enlèvements en raison de leur manque de connaissances et de compétences. Cela pourrait laisser croire que ces groupes pourraient facilement se transformer en pirates des mers ou des côtes en cas de besoin.

Le crime organisé autour des voies fluviales du Delta du Niger affecte directement les communautés locales, représentant une menace urgente pour leur sécurité. Malheureusement, cette forme de criminalité, bien qu'elle soit différente de la piraterie telle que définie légalement, est souvent désignée sous ce terme, créant une certaine confusion. Les habitants eux-mêmes, en raison de cette terminologie imprécise, peuvent avoir tendance à considérer ces individus comme des pirates, tandis que les rapports journalistiques contribuent également à propager cette appellation.

Cependant, il convient de souligner que, contrairement à la définition juridique, les auteurs de ces actes criminels opérant sur les voies navigables du delta du Niger ne sont pas véritablement qualifiés de pirates. Il serait donc judicieux de trouver un terme plus approprié pour les distinguer clairement, afin d'éviter toute ambiguïté. Ces groupes délinquants du Delta sont semblables aux « coupeurs de route » dans d'autres pays africains. Ils contribuent à entraver les mobilités, les échanges et les investissements licites mais qui vivent au contraire des opportunités d'un large secteur informel florissant (Géoconfluences) ¹⁰⁶.

Outre les bandits des voies fluviales, d'autres types d'acteurs mènent l'insécurité dans la région, notamment les pirates côtiers.

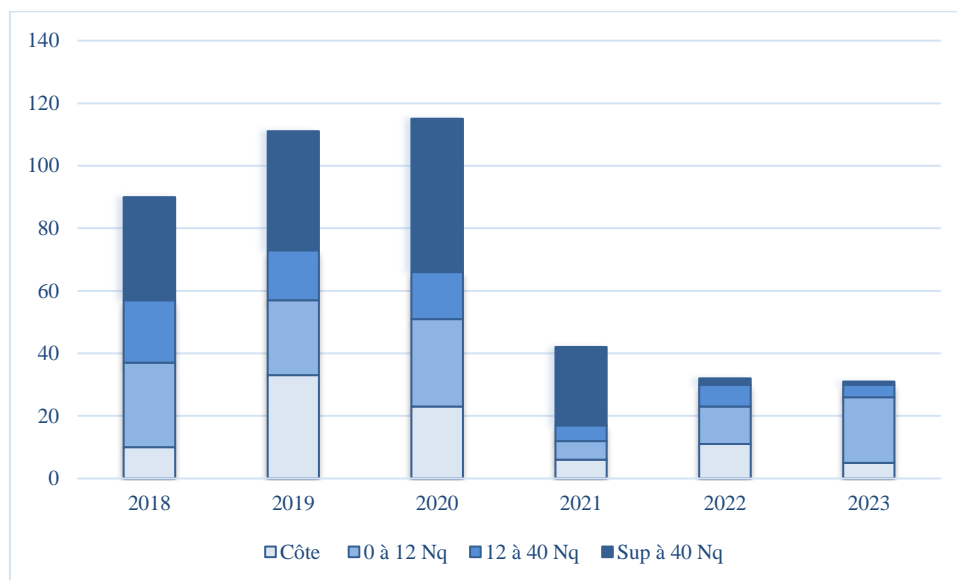
¹⁰⁶ <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/coupeurs-de-route>

1-3-1-1- La piraterie côtière (Coastal/low-reach)

Les pirates côtiers sont composés de deux groupes : ceux qui naviguent près des rivages et ceux qui s'aventurent jusqu'à 40 milles nautiques au large. Ce second type de piraterie, observé dans le delta du Niger et dans le golfe de Guinée, correspond exactement à la description donnée par l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant le brigandage en mer. Cette forme de criminalité qui sévit à partir des eaux intérieures, comme les fleuves Andoni, Opobo, de la rivière du Calabar/Tom Shot, de la rivière New Calabar, etc., situé dans la région du Delta, jusqu'en mer territoriale, mérite qu'on souligne la différence entre les pirates côtiers opérant dans les fleuves et les criminels des voies fluviales. Nous le verrons plus loin, mais nous pouvons déjà le notifier : ces deux types de criminalité se diffèrent dans leurs modes opératoires et dans leurs rapports avec les communautés locales.

La piraterie côtière représente un problème majeur dans la région du golfe de Guinée. Elle représente environ le tiers des incidents recensés chaque année.

Figure 30 : Evolution de la distance des incidents enregistrés dans le golfe de Guinée entre 2018 et 2023



Source : Mica center de 2018 à 2023

En effet, la figure ci-dessus montre une évolution significative des incidences de piraterie en haute mer entre 2018 et 2021 ; avant de débiter sa régression à partir de 2022. Cependant, les incidences enregistrées de la côte à la distance de 40 milles marins restent les plus nombreuses. Les pilleurs des zones côtières agissent à des fins mercantiles ; comme le mentionne Benjamin Augé ; « ciblant particulièrement les pipelines, les navires de cabotage, les navires de pêches côtières, les vraquiers, les navires de fret... Ils ont pour but d'accaparer des quantités de pétrole brut, grâce à des perçages de trous sur les 4 000 kilomètres d'oléoducs qui sillonnent la région du Delta ». En effet, le vol du pétrole est un véritable fléau pour l'Etat nigérian ; qui l'estime à 250 000 barils volés par jours. Toutefois, lors d'un entretien avec la journaliste Lisa Fabbian, correspondante de presse au Nigeria pour Le Monde Afrique, Alexandre Serwell, expert à l'Organisation Stakeholder Democracy Network (SDN), a soulevé un point important concernant les statistiques fournies par le gouvernement nigérian.

« Le gouvernement affirme effectivement que les vols de pétrole sont en augmentation. Selon leurs chiffres, 250 000 barils disparaissent chaque jour contre 220 000 en moyenne en 2021. Mais ces statistiques doivent être prises avec beaucoup de précaution, car il n'y a aucun outil pour mesurer la production au Nigeria, ni même pour savoir ce qui est transporté le long des pipelines ou ce qui parvient vraiment aux terminaux pétroliers ! »

Le Monde Afrique, Vol de pétrole au Nigéria : « Les clients ne manquent pas dans les eaux internationales », Mis en ligne le 18 mai 20022, modifié le 18 2022.

En absence des chiffres exactes venant des autorités nigérianes, la SDN estime que cette perte de pétrole représente entre 5 à 20% de la production nationale.

Le pétrole siphonné dans le Delta du Niger sert d'abord aux populations autochtones pour les besoins domestiques. En dépit de quelques nuances, les pirates des côtes sont plutôt acceptés ; voire encouragés par les populations locales ; contrairement aux bandits des voies fluviales. Une partie des bénéfices est redistribuée dans les communautés ; aidant ainsi dans une moindre mesure à l'amélioration des conditions de vie.

Aussi, cette piraterie maritime se couple à une économie de la fraude et de l'informel qui consiste également à ponctionner le carburant sur les pipelines à terre et à vendre en contrebande, par tout un réseau de grossistes et de petits revendeurs qui passent les frontières du Bénin, du Togo ou du Cameroun.

Une autre partie du pétrole volé est vendue directement en haute mer. Le marché attire davantage d'acheteurs, venus des quatre coins du monde. Comme le soulignait Alexander Serwell, chercheur pour l'Organisation Stakeholder democracy network (SDN), concernant le

pétrole siphonné dans le Delta, les clients ne manquent pas. « *Les gens qu'on interviewe nous parlent de Blancs venus des pays voisins, du Togo, du Ghana, mais aussi de réseaux libanais ou indiens* »¹⁰⁷.

Les pirates des côtes pratiquent également des prises d'otage ; contrairement aux bandits des voies fluviales. Mais leurs activités de prise d'otage restent moins importantes par rapport aux pirates professionnels de la haute mer. Pour ces derniers, les montants des rançons pour un groupe d'otage varient entre 1 et 1,5 million de nairas ; environ entre 3 000 à 4 000 dollars.

1-3-1-2- La piraterie en haute mer (Deep offshore piracy)

Les pirates de l'offshore opèrent dans les zones à plus de 40 milles marin au large des côtes du golfe de Guinée. Leur principale caractéristique est la prise en compte des équipements les plus sophistiqués et appropriés pour opérer dans des zones les plus éloignées des côtes par rapport à ceux qui font dans le brigandage maritime.

Bien que le brigandage maritime soit le type de piraterie le plus important dans le golfe de Guinée ; la piraterie maritime en offshore s'est très considérablement développée ces dernières années (Figure 32).

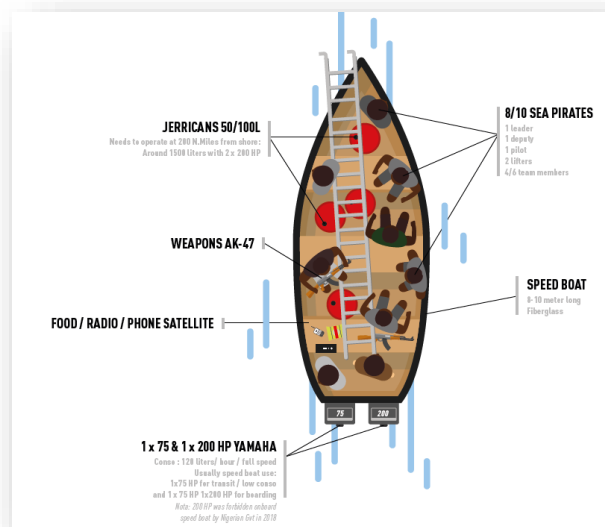
Comme en Somalie, un phénomène similaire de montée en puissance capacitaire des gangs nigériens a été observé, avec l'usage de bateaux-mères pour cibler des navires jusqu'à 250 nautiques des côtes, par météo favorable (Borer L, 2023). Louis Borer souligne en effet trois attaques qui marquent cette professionnalisation des pirates nigériens.

« L'attaque du pétrolier Kerala au large de l'Angola en janvier 2014 marquait le début d'une tendance qui persistait en 2022, avec l'attaque à 270 nautiques de Lomé de l'Arch Gabriel le 3 avril, et le détournement du tanker B Ocean, le 23 novembre à 230 nautiques des côtes ivoiriennes ».

Les opérations se déroulent généralement pendant la nuit ou dès l'aube, commençant ainsi par un mitraillage de la passerelle de navigation afin d'intimider l'équipage avant l'abordage du navire. Les pirates utilisent deux ou trois vedettes ; de plus en plus sophistiquées ; équipés de puissants moteurs hors-bord (figure 29). Ils sont également munis de fusils de guerre de type AK 47, de pistolets automatiques et de grenades. Pour aller encore plus vite, ces derniers n'hésitent pas à équiper une vedette de deux moteurs de 200CV ; comme cela a été utilisé lors de l'attaque contre el porte-conteneurs ROSA ; le 20 avril 2021.

¹⁰⁷ *Le Monde Afrique, op cit.*

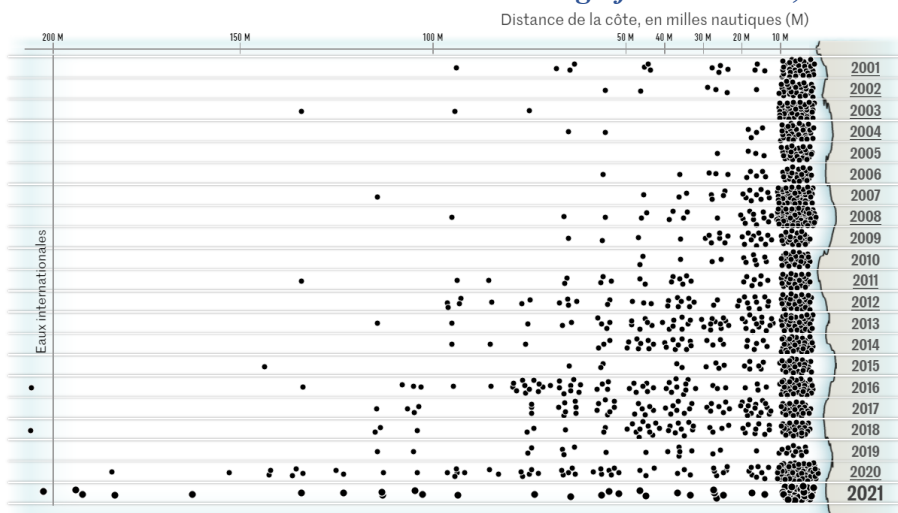
Figure 31 : Exemple d'un équipement des pirates nigériens en haute mer



Source : Office des Nations-Unies contre la drogue et le crime, 2021.

Les pirates du golfe de Guinée parviennent à rester en mer pendant plusieurs heures, voire plusieurs jours (entre trois à quatre jours). Le cas de l'attaque du Mozart, en janvier 2021, porte-conteneur battant pavillon Libérien ; à plus de 300 mn au large des côtes nigérianes illustre cette amélioration des compétences. C'est après six heures d'intervention que les assaillants ont pu s'introduire dans la citadelle ; où se refugiait l'équipage. L'attaque a fait un mort et quinze marins ont été kidnappés.

Figure 32 : Evolution des zones d'incidence dans le golfe de Guinée ; de 2001 à 2021



Source : Francesca Fattori, Ricardo Pravettoni et Eric Dedier, 2021

Bien que les actes de brigandage en mer restent les plus importantes dans le golfe de Guinée, la piraterie maritime est en phase de professionnalisation dans la région. Les incidences sont de plus en plus enregistrées loin des côtes. Ceci renforce le caractère transfrontalier de la piraterie maritime Ouest africaine.

Dans la suite de notre analyse portant sur la compréhension de la piraterie nigériane, la section suivante met en évidence les différents flux financiers autour d'une opération de piraterie maritime.

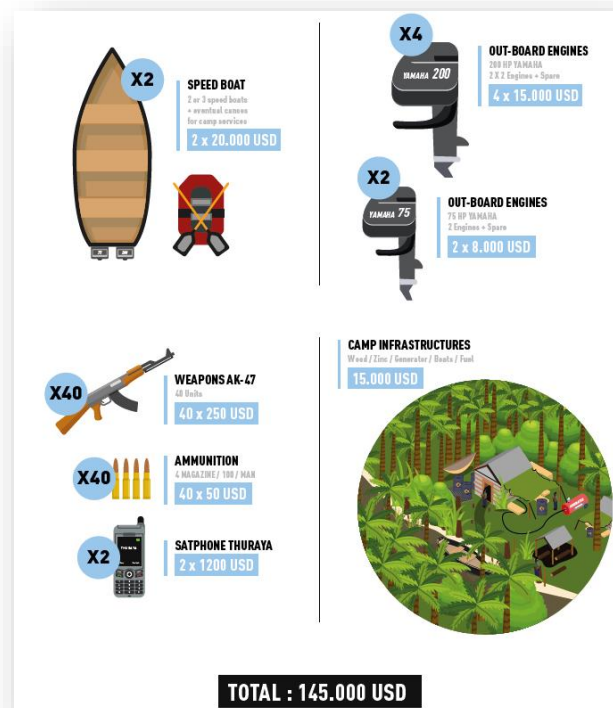
1-3-2- Piraterie et flux financiers dans le Delta du Niger

Les pirates du Delta du Niger s'organisent en réseaux mafieux, structurés et coordonnés. Pour réussir des missions en mer ou même pour survivre à terre, la piraterie est liée à l'argent et des centaines de milliers de dollars circulent dans une économie parallèle. En effet, la récente étude de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (2021) ; portant sur les pirates du Delta du Niger permet de mettre en évidence les flux financiers de la piraterie ; les dépenses en amont, pendant et après les opérations.

Pour mener à bien une opération, plusieurs équipements sont nécessaires ; notamment des vedettes équipées des moteurs sophistiqués, des armes, des munitions, des téléphones satellite etc. Mais également des espaces aménagés en camp qui permettent par la suite d'héberger les otages. L'équipage d'un groupe de pirate est un réel investissement financier (figure 30). Pour une mission menée par une équipe de plus de huit assaillants, il faudra compter un total de 145 000 dollars environ¹⁰⁸.

¹⁰⁸ Organisation des Nations unies contre la drogue et le crime, 2021.

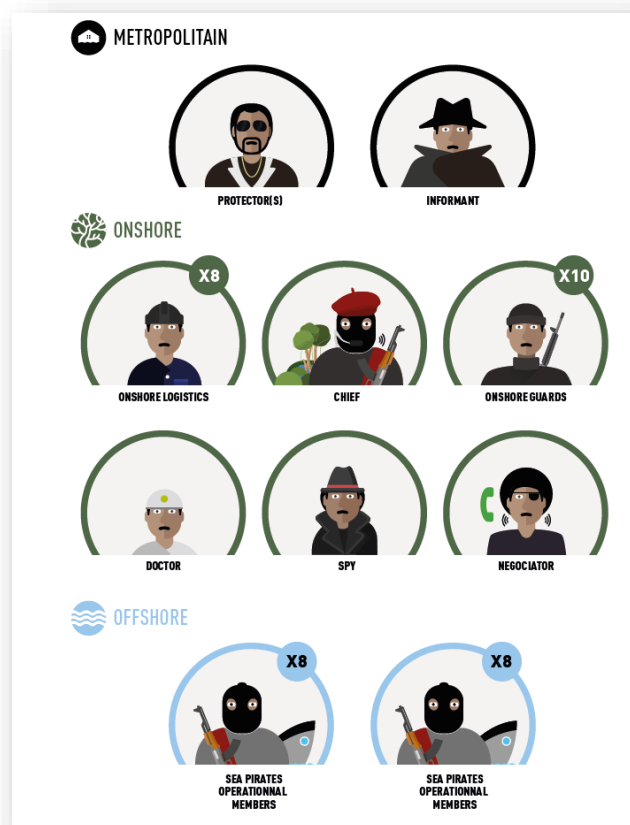
Figure 33 : les dépenses de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée



Source : Office des Nations-Unies contre la drogue et le crime, 2021.

Si les anciennes analyses associaient le pirate à la précarité, l'analyse permet de dépasser cette théorie. La piraterie dans le golfe de Guinée est plutôt la conséquence des manipulations sociopolitiques d'une part ; et des mentalités habituées aux armes d'autre part. Aussi, Pour Stefan Eklöf Amirell (2009) ; « la thèse fort répandue d'une accentuation de la piraterie en raison de la faillite de l'État est ici récusée. Dans le delta du Niger et au large des côtes somaliennes, la hausse fulgurante des activités de piraterie organisée est plutôt le résultat d'une intrication entre dynamiques sociopolitiques locales et influences transnationales et globales ». Néanmoins, Marc-Antoine Pérouse de Montclos dénonce l'instrumentalisation des jeunes par des notables de la région, dans le but du contrôle du pouvoir politique et de la manne pétrolière (Pérouse de Montclos, M-A, 2012). Cette affirmation a été vérifiée dans le cadre de nos entretiens. L'un des responsables interrogés nous a renseigné ce qui suit : « les pirates sont financés par certaines personnes qui sont en réalité des hauts placés dans le gouvernement », (Figure 34).

Figure 34 : Structure d'une organisation de pirate, une connexion entre terre et mer



Source : Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2021

En aval d'une opération réussie qui s'est soldée par un paiement de rançon, une part très importante ; voire à la hauteur des investissements revient aux bailleurs de fond. Une autre partie de l'argent obtenue est réservée aux informateurs (Ces derniers donnent des informations précises concernant les navires, les équipages et leurs positions), aux pots de vins destinés aux services de sécurité pour le passage des points stratégiques. Une personne interrogée dans le cadre du rapport de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a noté que dans l'une des opérations auxquelles elle a participé, un patrouilleur de la marine nigériane était juste à proximité du lieu où les pirates récupéraient la rançon. Pour reprendre Marc-Antoine Pérouse de Montclos, au Nigéria, la corruption s'habille en uniforme. Certains soldats soldés et à louer font partie de la panoplie sécuritaire des opérations privés dans une politique de la corruption institutionnalisée (Pérouse de Montclos M-A., 2003). En d'autres termes, les pirates ont également des protections de certains militaires corrompus que Marc-Antoine Pérouse de Montclos qualifie de soldat soldé.

En outre, la part réservée aux pirates est redistribuée dans l'économie locale. Pour ceux qui ont des familles, cet argent participe à la subvention des besoins familiaux. Toutefois, la thèse la plus répandue est que cet argent de la piraterie alimente les marchés d'alcool, de drogue et du commerce du sexe. A l'image des territoires oubliés décrites par Michel Desse et Jean-Philippe Pierre (2016), le Delta du Niger devient une des bases arrière pour les différents trafics (drogue, armes, prostitution, contrebande), un espace de production et/ou de transit (Desse Michel et Pierre J-P, 2016).

Notre analyse sur les types de pirates et leurs organisations nous a permis également de dégager les flux financiers de ces activités dans le Delta du Niger. A présent, pouvons-nous nous interroger sur la spatialisation géographique des incidences de piraterie sur toute cette façade Ouest africaine. Quels sont les facteurs du développement de cette insécurité transfrontalière ?

1-4- La spatialisation du phénomène : causes et conséquences

Lors de son entrée en fonction en mai 2007, le Président Umaru Musa Yar'Adua a identifié le Delta du Niger comme étant l'un de ses centres de préoccupations (Ebédie M. T, 2018). Pour ce faire, il a mis en place le Comité technique du Delta, une structure gouvernementale chargée d'examiner et d'identifier les causes des violences dans la région. Par conséquent, le 29 juin 2009, l'Ex Président nigérian annonce une amnistie nationale ; afin de réinsérer les jeunes militants et ex militaires dans la société parmi lesquels des dirigeants de premier plan comme Ateke Tom, Boyloaf, Farah Dagogo, Tom Polo et Soboma Jackrich¹⁰⁹. En octobre 2009, le président Yar'Adua s'est entretenu avec Henry Okah, le leader présumé du MEND ; dont l'entretien s'est soldé par la déclaration d'un cessez-le-feu immédiat et illimité par le groupe MEND.

« À la fin de la période d'amnistie, en octobre 2009, des groupes armés ont remis environ 760 armes et 287 445 munitions dans le cadre du programme DDR. La remise d'armes et de munitions par des militants armés a marqué le début de la mise en œuvre du Programme DDR dans le Delta du Niger après la proclamation du programme d'amnistie présidentielle ».

L'amnistie a conduit à la relative stabilité dans la région du Delta ; notamment avec la régression des hostilités contre les compagnies pétrolières.

¹⁰⁹ D'après le rapport 2013 de l'Organisation des Nations Unies contre la drogue et le crime.

Les infrastructures de l'industrie pétrolière endommagées ont été réparées et remises en service. Les enlèvements de travailleurs pétroliers expatriés ont diminué considérablement et la situation a commencé à revenir à la normale dans les criques du Delta du Niger. En février 2012, la production de pétrole avait augmenté pour atteindre presque son précédent record de 2,39 millions de barils par jour.

Cependant, c'est partir de cette même période que l'on a commencé à enregistrer d'abord des timides attaques aux larges des côtes béninoises ; situées non loin du port de Lagos. A partir de 2009, la piraterie nigériane migre réellement en une piraterie transfrontière. Comment cette propagation s'est-elle faite ? Quelle est la situation de la piraterie maritime aujourd'hui dans le golfe de Guinée ?

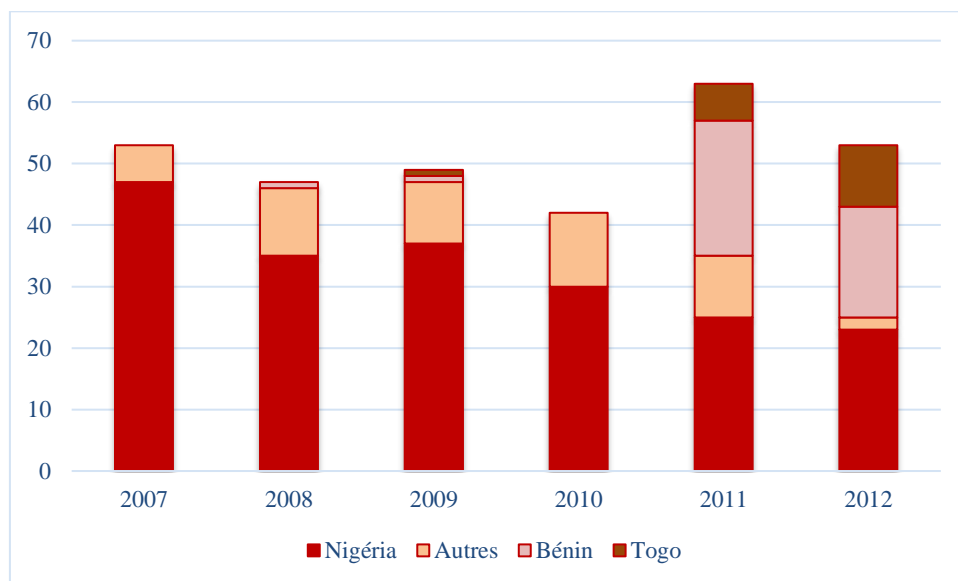
1-4-1- La propagation de la piraterie au Bénin et au Togo (entre 2009 et 2012)

Carte 42 : les premières évolutions géographiques de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée (entre 2008 et 2010)



Source : Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2021

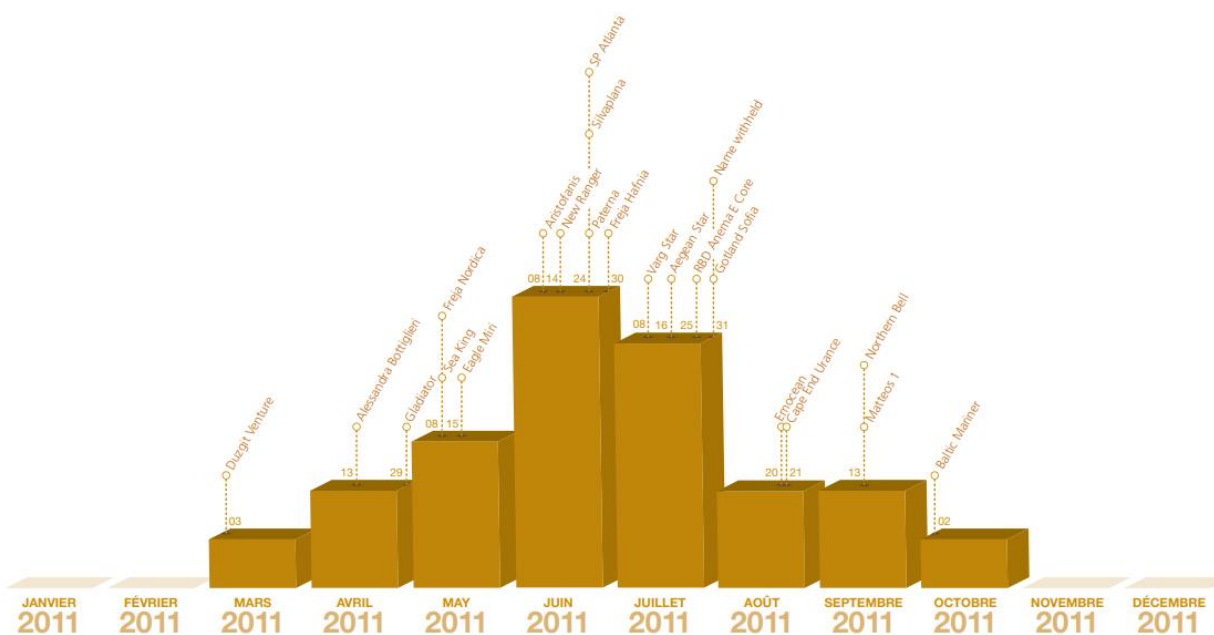
Figure 35 : Evolution de la piraterie maritime en Afrique de l'Ouest entre 2007 et 2012.



Source : Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2013

La vague d'incidents survenue au Bénin débute avec le détournement du Valle di Cordoba, un pétrolier italien, et le vol d'une grosse quantité de pétrole raffiné ; en décembre 2010. A partir de 2011 le Bénin va connaître une importante insécurité, avec 22 incidents contre 25 au Nigéria. Toutes ces attaques sont commises à une distance maximum de 22 milles nautiques du port de Cotonou.

Figure 36 : les différents actes de piraterie maritime enregistré au large des côtes béninoises entre mars et octobre 2011.



Source : Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2013

En 2011, la période estivale est plutôt favorable aux opérations de piraterie dans le golfe de Guinée. Le mois de juin enregistre le plus grand nombre de cas ; avec parfois plus de deux opérations de piraterie par jour.

1-4-2- La propagande de la piraterie maritime de la Côte d'Ivoire au Cameroun : entre 2010 et 2015

Entre 2010 et 2015, la piraterie maritime africaine a continué de repousser ses limites en atteignant les côtes Ivoiriennes et Camerounaises. En Côte d'Ivoire, les actes de piraterie sont restés assez faibles, les six attaques enregistrées en 2010 constituent le plus grand nombre enregistré dans les eaux ivoiriennes durant la période comprise entre 2010 et 2015. Alors que le Cameroun connaît une vague d'attaques dès 2008 ; même si à cette époque toute l'attention sur la piraterie Ouest africaine était centrée sur le Nigéria.

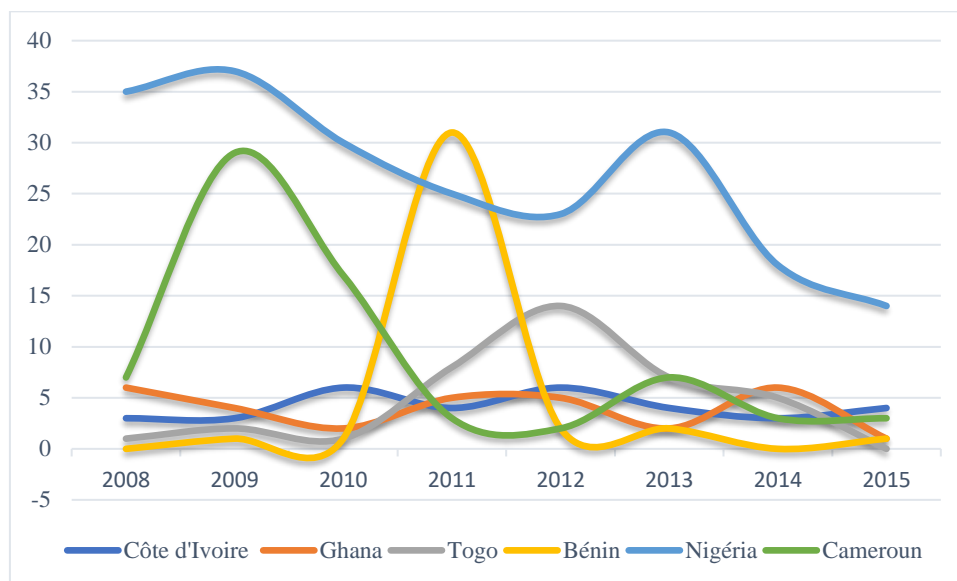
Comme nous renseigne Estanislas Ngodi (2010), en septembre 2008, environ cinquante « gangsters des mers » lourdement armés ont débarqué à Limbé, ville camerounaise avec leurs embarcations rapides, pris d'assaut six banques du centre-ville, causé un mort durant leurs braquages puis repris le large sans demander leur reste (Ngodi Estanislas, 2010). Pour l'auteur, cette « attaque amphibie » avait probablement servi de test de la sécurité côtière camerounaise. Ce fût un test réussi car selon les données du Mica center, en 2009 le Cameroun a subitement enregistré 29 incidents contre seulement 7 l'année précédente.

Carte 43 : l'évolution géographique de la piraterie Ouest-africaine entre 2010 et 2012



Source : Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2021

Figure 37 : Evolution des incidences de piraterie par pays entre 2008 et 2015



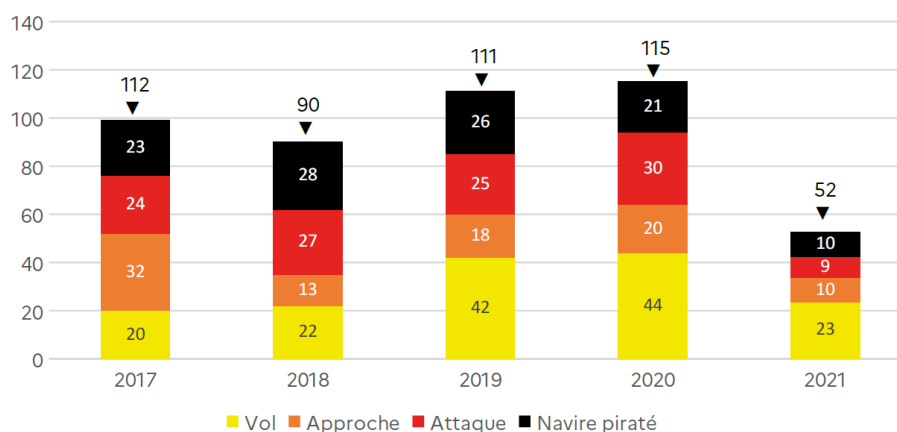
Source : Mica center 2019 et IMO 2013 et 2014

La piraterie maritime Ouest-africaine a continué d'élargir ses zones de compétence. Ainsi, c'est en 2015 que le phénomène se transforme en véritable fléau transfrontalière.

1-4-3- Une piraterie transfrontalière dès 2015

A partir de 2015, la piraterie maritime dans le golfe de Guinée s'est transformée en piraterie transfrontalière ; touchant toute la côte Ouest africaine du Sénégal à l'Angola. Cette piraterie est plus marquée par les opérations de vol à bord des navires qui connaît un nombre très important en 2020.

Figure 38 : Evolution des actes de piraterie dans le golfe de Guinée par catégorie entre 2017 et 2021



Source : Mica center 2022

L'année 2021 marque une baisse des actes de piraterie et de brigandage dans le golfe de Guinée ; avec la baisse considérable des attaques au Nigéria qui sont passées de 42 en 2020 à 8 en 2021. Nous pouvons remarquer que depuis les débuts de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, les diminutions des incidents aux larges des côtes Nigérianes entraînent de manière systématique d'autres conséquences dans la région. Rappelons-nous que l'amnistie déclarée en 2009 a été à l'origine des premiers cas de piraterie aux larges des côtes béninoises (Encadré 1).

Encadré 2 : qui sont les pirates du golfe de Guinée ?

Qui sont les responsables de ces attaques?

Les informations disponibles indiquent que la quasi-totalité des actes de piraterie commis le long du Golfe de Bénin impliquaient des pirates nigériens. Dans le cas des attaques perpétrées au Bénin, la plupart des participants étaient originaires de la région frontalière entre le Nigéria et le Bénin. Les victimes ont déclaré avoir entendu les pirates parler anglais et français pendant les attaques. Ainsi, William Locky, un Nigérien arrêté à Cotonou et soupçonné d'actes de piraterie, parle un français véhiculaire, et ses parents étaient originaires de la zone frontalière bénino-nigérienne. Le 4 août 2011, cinq hommes ont été arrêtés au Nigéria et plusieurs autres au Bénin dans le cadre d'une enquête sur des faits de piraterie. Deux d'entre eux étaient frères – l'un vivait au Bénin, l'autre au Nigéria.

Les voleurs de pétrole ont probablement des liens avec le marché noir transfrontalier et, partant, avec les groupes qui opèrent dans le delta du Niger. Ainsi, au moins un Béninois a été arrêté récemment dans le cadre d'une enquête sur le détournement d'une cargaison de pétrole nigérien vers le Bénin. Les acteurs du trafic de pétrole ont des profils très divers et regroupent des fonctionnaires corrompus et les groupes armés qu'ils protègent, des militaires et des employés de compagnies pétrolières corrompus, des membres de groupes militants et des voleurs professionnels.

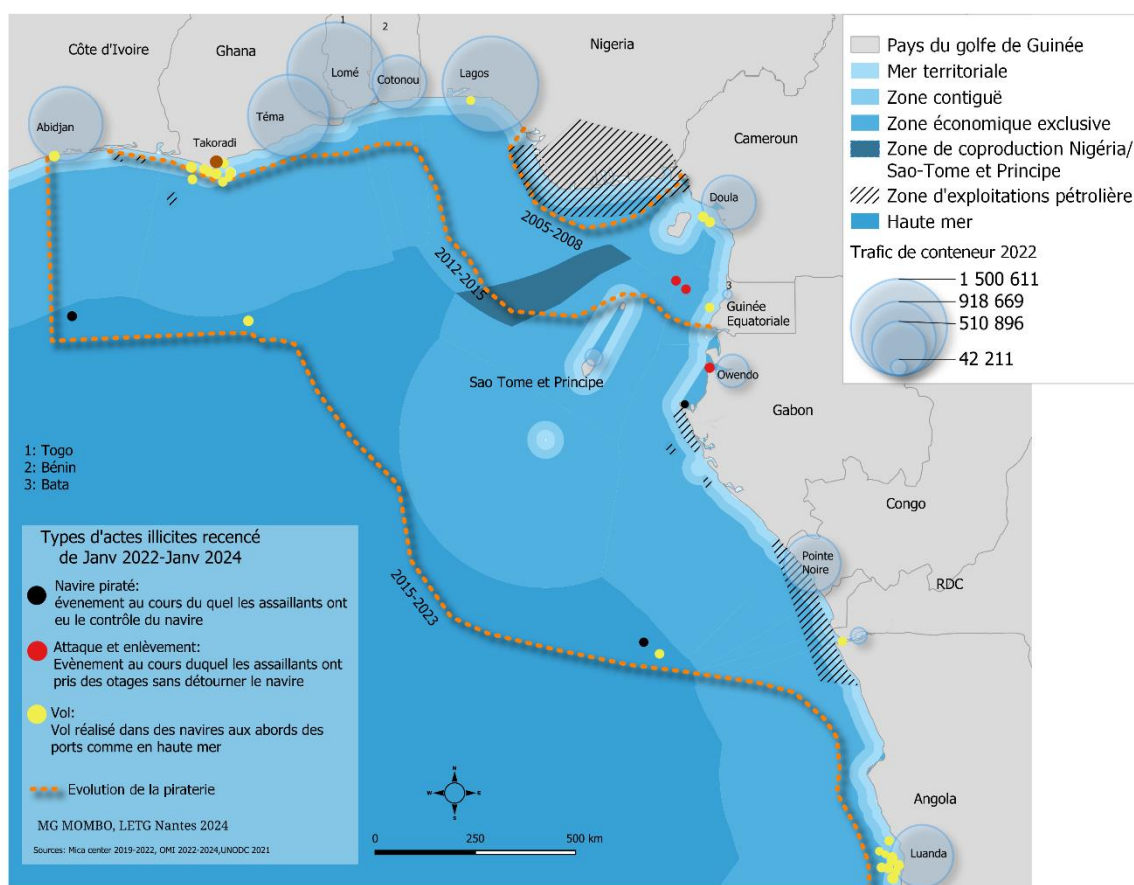
Source : Office des Nations unies contre la drogue et le crime, 2013

De plus, alors que la piraterie maritime dans le golfe de Guinée est en diminution, le Ghana et l'Angola affichent une constance d'actes de brigandage en mer assez inquiétante depuis 2020 (Carte 38). Avec 29 événements au Ghana et 27 pour l'Angola ces deux dernières années, entre 2022 et 2023, les deux pays se classent juste derrière le Nigéria. De plus, selon l'Organisation maritime internationale, dans une période de mai 2022 à mars 2023, sur 24 incidents de piraterie

enregistrés dans les eaux Ouest-africaines, 8 ont été commis au Ghana dont 7 dans la zone du mouillage de Takoradi et 7 en Angola près du port de Luanda.

Si l'Angola est sujet à des vols sans violence, le Ghana quant à lui est de plus en plus touché par des attaques des navires de ravitaillement de pétrole à 90 milles nautiques du gisement de Jubilee, dont la mise en exploitation récente en 2010 a permis au pays de s'affirmer comme nouveau producteur du pétrole ; occupant ainsi la place du cinquième plus grand producteur en Afrique de l'Ouest, avec une production de 199 000 barils par jour en 2019 contre 94 200 barils en 2016.

Carte 44 : Evolution des faits de la piraterie dans le golfe de Guinée



Cette sous-section a permis de mettre en lumière la complexité de la piraterie Ouest-africaine en mettant en évidence l'organisation des groupes de criminels avec des structures hiérarchisées mais également la propagation du phénomène dans la toute la façade maritime. Dans la continuité de notre analyse sur les conséquences géopolitique de la maritimisation dans le golfe de Guinée, la prochaine section explore de manière non exhaustive d'autres facteurs d'instabilité dans cette région.

Section 2 : Le golfe de Guinée à l'assaut de plusieurs formes d'insécurité connectées entre elles

2-1- L'activité de pêche face aux trafics illégaux

Le golfe de Guinée appartient à une région océanique où la température équatoriale varie peu et reste supérieure à 26°C tout au long de l'année. La circulation des courants de surface et sub-surface ou sub-superficielle reste très influencée par l'action des vents et des courants de marée (Otsa'a Nguema, 2015). On y retrouve deux principaux courants : le courant chaud du Portugal et/ou des Canaries au Nord, venus des côtes mauritaniennes et du Sénégal et le courant froid de Benguela qui longe les côtes d'Angola en remontant vers le Nord.

Avec le grand écosystème marin du courant de Benguela, au large de la Namibie et de l'Angola, (Jacquemot P, 2024), la façade atlantique Ouest-africaine est l'une des régions parmi les plus riches au monde en ressources halieutiques. Les particules d'eau situées au nord sont déviées vers le nord, tandis que les particules d'eau situées au sud sont déviées vers le sud, laissant ainsi mécaniquement la place aux eaux froides de sub-surface qui, aidées par les alizés saisonniers provoquent le phénomène d'upwelling différentiel constaté à certains endroits de la région (Greiner et Du Penhoat, 2001). L'upwelling est d'une importance considérable dans les mers chaudes notamment dans les eaux du golfe de Guinée. Phénomène naturel, favorisant ainsi la plongée en profondeur des eaux chaudes de surface, pauvre en nutriments et laissant place à la remontée des eaux de fond froides et riches en nitrates, phosphates, silice...

Les ressources démersales Ouest-africaines comprennent des crustacés et la plupart des poissons dits « nobles » (sole, rouget, capitaine, mérrou, dorade) et des céphalopodes (poulpe, seiche) qui ont une forte valeur marchande¹¹⁰. Pour Pierre Jacquemot, « *L'extraction de plus de 500 000 tonnes de poissons en Afrique de l'Ouest est une ressource qui pourrait nourrir plus de 33 millions de personnes dans la région* ».

Pourtant, l'activité de pêche est menacée par une pratique non durable. Cité par Pierre Jacquemot (2024), une étude de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) sur les stocks de poissons de la Mauritanie en Angola estime que 51 espèces, indispensables pour la plupart à l'alimentation des populations côtières sont en voie de disparition.

Bien qu'étant très peu médiatisée par rapport à la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, la pêche illicite non déclarée et non règlementée (pêche INN) demeure le facteur prédominant

¹¹⁰ Ibid

d'instabilité économique dans la région car elle maintient une forte pression sur les stocks halieutiques au détriment des populations locales¹¹¹.

Dans le cadre des activités du Kofi Annan international peacekeeping training center¹¹² (2023), M. Barthelemy Blede, Administrateur Général des Affaires Maritimes et Portuaires et expert maritime, définit les concepts composants la pêche illégale non réglementée et non déclarée comme suit :

Illégale : pêche pratiquée sans autorisation ou en violation des lois et règlements établis dans un État ou une organisation de gestion des pêches.

Non déclarée : pêche dont le produit n'a pas été déclaré aux autorités compétentes ou a été déclaré partiellement ou faussement.

Non réglementée : pêche pratiquée avec un navire sans nationalité, se réclamant de plusieurs nationalités ou avec une fausse nationalité.

En outre, la pêche illicite est également définie dans le *Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée* de la (2001) de la FAO.

Par pêche illicite, on entend des activités de pêche :

- *Effectuées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux placées sous la juridiction d'un État, sans l'autorisation de celui-ci, ou contrevenant à ses lois et règlements ;*
- *Effectuées par des navires battant pavillon d'États qui sont parties à une organisation régionale de gestion des pêches compétente, mais qui contreviennent aux mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et ayant un caractère contraignant pour les États ou aux dispositions pertinentes du droit international applicable ;*
- *Ou contrevenant aux lois nationales ou aux obligations internationales, y compris celles contractées par les États coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches compétente.*

¹¹¹ Analyse de l'Etat Major du Commandant en chef pour l'Atlantique (CECLANT), dans Sûreté des espaces maritimes. Bilan MICA Center, 2022.

¹¹²

Par pêche non déclarée, on entend des activités de pêche :

- *Qui n'ont pas été déclarées, ou l'ont été de façon fallacieuse, à l'autorité nationale compétente, contrevenant ainsi aux lois et règlements nationaux ;*
- *Ou entreprises dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente, qui n'ont pas été déclarées ou l'ont été de façon fallacieuse, contrevenant ainsi aux procédures de déclaration de cette organisation.*

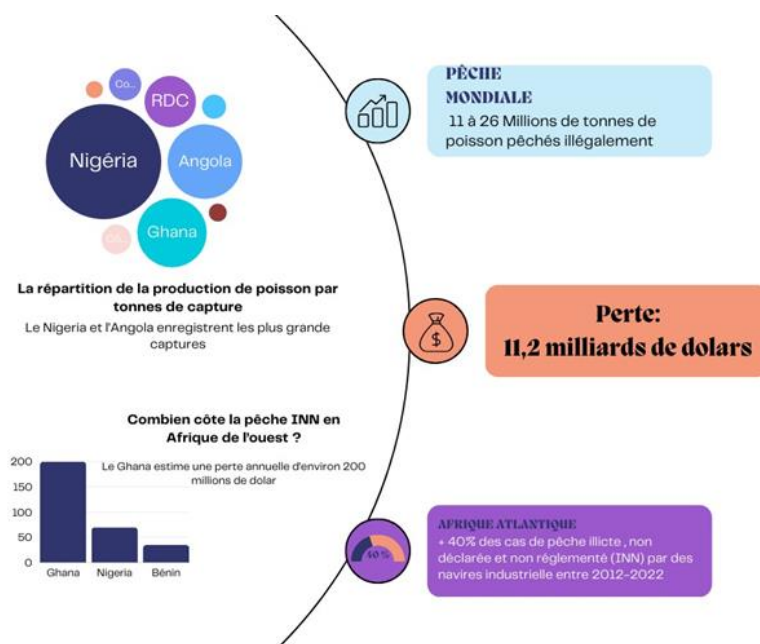
Par pêche non réglementée, on entend des activités de pêche :

- *Qui sont menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente par des navires sans nationalité, ou par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation ;*
- *Ou qui sont menées dans des zones, ou visent des stocks pour lesquels il n'existe pas de mesures applicables de conservation ou de gestion, et d'une façon non conforme aux responsabilités de l'État en matière de conservation des ressources biologiques marines en droit international.*

Qualifiée de piraterie halieutique par Céline Yolande Koffie-Bikpo 2010, la pêche illicite non déclarée et non réglementée représente entre 11 à 26 millions de tonnes de poisson pêchés illégalement dans le monde, dont une perte mondiale de 11,2 milliards de dollars (Figure 4), (FAO). Les eaux Ouest africaines sont les plus touchées au monde par les activités de pêche illicite (Saliou V, 2016). Elles représentent une perte économique estimée à près de 1,6 milliard de dollars chaque année, pour l'ensemble de la région¹¹³. Les experts estiment que 40% du poisson pêché dans les eaux Ouest africaines par les navires industriels entre 2012 et 2022 l'ait été de façon illégale. Avec des pertes très importantes ; dont le Ghana estime à 200 millions de dollars par an.

¹¹³ Ibid

Figure 39 : Info sur la pêche illicite non déclarée et non réglementée



Réalisation : M-G MOMBO, 2024

De plus, Comme le font remarquer Nice Michée Issang (2021) et Pierre Jacquemot (2024), outre cet impact économique, représentant un important manque à gagner pour les Etats riverains, la pêche illicite se caractérise également par la surexploitation des stocks de poisson. Plusieurs espèces sont menacées par cette pêche non durable dans les eaux Ouest-africaines. A cet effet, nous avons quelques informations de Pierre Jacquemot (2024) à ce sujet :

Sur la côte occidentale, on observe une réduction des prises par unité d'effort (PUE) de plusieurs espèces (en particulier les mérus, dont le thiof du Sénégal, les dorades, les raies et les requins) et une diminution de la taille des prises. Dans l'Atlantique-Sud, la menace concerne le merlu et le pilchard qui font vivre les principales pêcheries de la région. Les stocks de sardinelles, très importants au large de l'Angola, ont conservé un niveau biologiquement acceptable, tandis que le chinchard continue de faire l'objet d'une surexploitation.

Enfin, les stocks d'ormeaux, des coquillages de zone tempérée (le « caviar de la mer »), cibles privilégiées de la pêche illicite, se dégradent. Au total, seulement les deux tiers des stocks évalués sur la côte de l'Atlantique se situent à un niveau biologiquement durable.

Ces pêches illicites non réglementées et non déclarées sont souvent une activité criminelle, organisée et professionnelle (Koffie-Bikpo C. Y, 2010). Pour Céline Yolande Koffie-Bikpo, les acteurs de la piraterie halieutique dans les eaux ivoiriennes sont tous les pêcheurs ou armateurs qui pêchent d'une part dans des zones non autorisées, notamment dans les trois milles réservés aux pêcheurs artisanaux ou encore des citoyens étrangers pêchant pendant une période de fermeture de pêche. Cette forme de piraterie halieutique étant également identifiable au Gabon ; une source interrogée pouvait l'évoquer pendant notre échange : « *Les populations gabonaises vivant aux abords des parcs marins tels que Mayumba ou Pongara vendent leur droit de pêche aux pêcheurs étrangers. Pourtant, en période de fermeture de pêche, ces derniers ne sont pas autorisés à pêcher dans le parc* ».

De plus, selon Céline Yolande Koffie-Bikpo, ainsi que d'autres chercheurs comme Michel Morin, les escadres étrangères opérant dans les eaux occidentales africaines peuvent être considérées comme des participants à la criminalité liée à la pêche. Ce point de vue est également soutenu par Pierre Jacquemot. Bien qu'il admette une certaine participation du secteur de la pêche artisanale à des activités illégales, il souligne que le danger principal provient de la pêche commerciale. Il est important de noter que, dans divers rapports, tant journalistiques que scientifiques, ce sont souvent les navires chinois qui sont mis en cause pour leur rôle dans la pêche illégale. En effet, ces derniers emploient des techniques telles que les filets maillant avec des panneaux lourds, qui permettent de maintenir les filets ouverts au contact du fond océanique. Ces méthodes ont fait l'objet de critiques, car elles contribuent à la destruction de l'habitat, aux dommages causés au sol marin, à la perturbation du cycle des nutriments et à la diminution de la production, de la taille et de la diversité des espèces, notamment si elles persistent pendant de longues périodes (Jacquemot P, 2024).

A partir de quelques exemples, le point suivant met en exergue les principaux modes opératoires : la perturbation des systèmes de surveillance et le transbordement en mer.

2-1-1- Le mode opératoire des acteurs de la piraterie halieutique dans le secteur de la pêche industrielle

Dans le contexte des efforts déployés par INTERPOL pour combattre la pêche non réglementée dans le Golfe de Guinée, il a été mis en évidence un certain nombre de méthodes utilisées par les criminels impliqués. Ces derniers n'hésitent pas à employer des tactiques peu scrupuleuses pour faciliter leurs activités illicites. Parmi ces stratagèmes figure la dissimulation de leur présence en mer, le transfert clandestin de cargaisons, ainsi que l'obtention de fausses

immatriculations et autorisations. De plus, certains propriétaires de bateaux inscrivent leurs navires sous diverses appellations, tandis que d'autres changent même de pavillon pendant qu'ils sont encore en mer. Bien que le rapport de l'INTERPOL (2013) souligne que, selon l'article 92 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), un navire ne peut avoir qu'une seule nationalité, certains exploitants malveillants ont trouvé des moyens de contourner cette règle en changeant le pavillon de leur navire en mer et en exploitant celui-ci sous différentes identités fictives.

Cependant, notre étude se concentrera sur deux aspects spécifiques : les méthodes de perturbation des données et le transbordement en mer.

2-1-1-1- Usage des techniques pour échapper à la surveillance des Etats

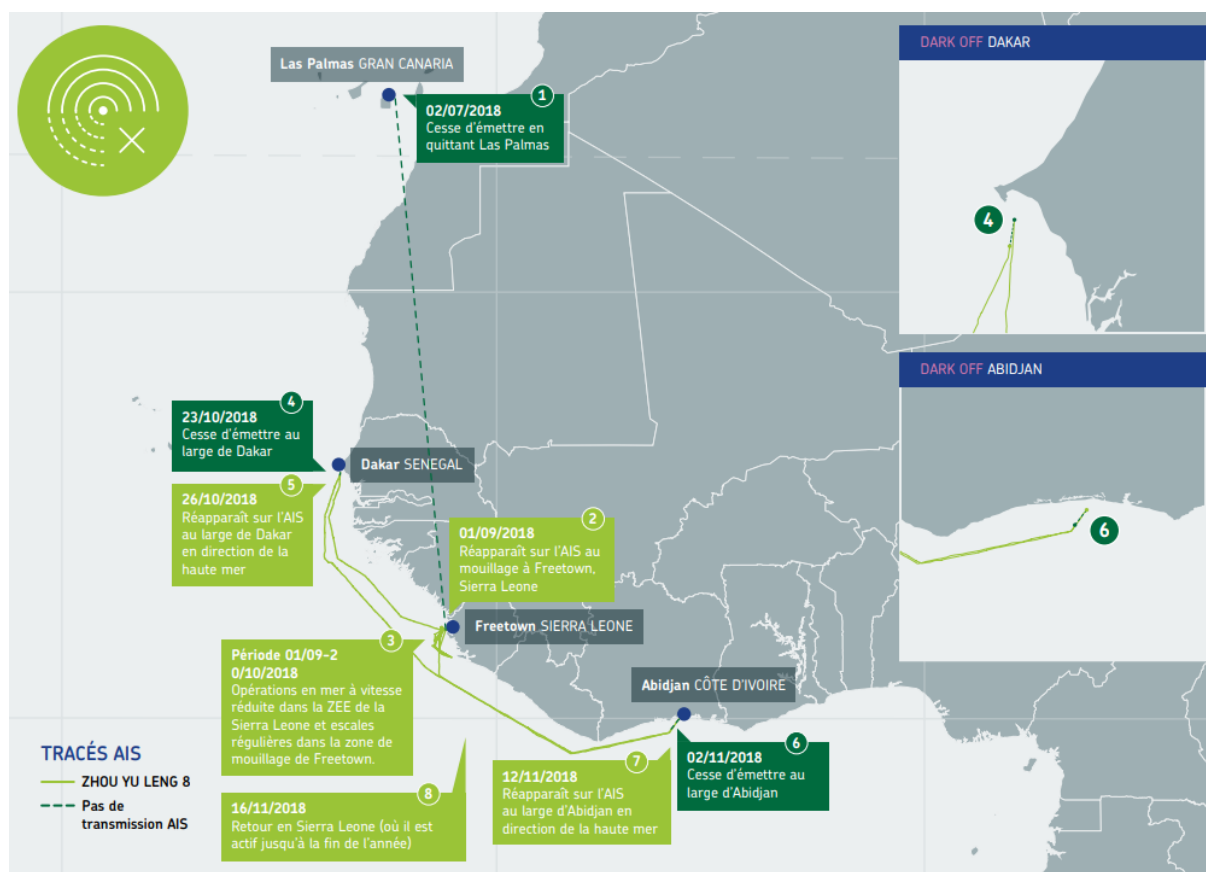
Avec le prolongement des ZEE, la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer (1982) donne droit aux Etats d'un vaste espace de pêche. Leurs ZEE cumulées de la Côte d'Ivoire à l'Angola forme un grand espace maritime d'environ 1,9 millions de km. D'un point de vue théorique, ces Etats côtiers dépendent des instruments juridiques internationaux contraignants en matière de pêche maritime. Il s'agit notamment de l'Accord de conformité de 1993 relatif au respect des mesures internationales en haute mer, de l'Accord sur les stocks chevauchants et grands migrateurs de 1995, du Plan d'action international sur la pêche INN de 2001 de la FAO et du Dispositif type relatif aux mesures de l'Etats du port de 2007.

Dans une approche régionale, les pays du golfe de Guinée en coopération avec le reste des Etats de la façade maritime Ouest africaine ont manifesté leurs engagements dans la Déclaration de Nouakchott contre les activités de pêche non déclarée et non règlementée ; en plus des instruments juridiques nationaux sur le respect des prises de pêche.

Sur le plan technique, deux dispositifs de sécurité permettent la localisation et la surveillance des navires de pêche dans les ZEE ; il s'agit notamment du système d'identification automatique (AIS) et du système de surveillance des navires par satellite (VMS). Les données AIS permettent de localiser la position du navire ; luttant ainsi contre les collisions en mer ; tandis que les données VMS sont des données satellites les plus utilisées dans le cadre de la surveillance des pêches. Toutefois, ces dispositifs modernes dépendent de la bonne volonté des armateurs. Pour ne pas fournir des informations précises, plusieurs armateurs malveillants dissimulent leurs localisations, en manipulant les systèmes de sécurité. D'autres navires de pêche dans le golfe de Guinée ne disposent carrément pas de VMS, pourtant en matière de

navigation et de pêche, ces dispositifs sont obligatoires. En effet, bien qu'étant en infraction, les navires de pêche en haute mer ne risquent pas grand-chose ; car les flottes des pays riverains sont généralement insuffisantes pour un contrôle régulier.

Carte 45 : Etude de cas : Zhou You Leng 8, un navire de transport de poisson furtif à l'approche des ports



Source : CPCO, 2022

Une recherche menée par le Comité des pêches du centre Ouest et du golfe de Guinée (CPCO) en 2022, intitulée « Le transbordement : défis et solutions dans la zone du CPCO », a examiné les divers enjeux liés au transbordement dans les eaux Ouest africaines. Cette étude a révélé la présence de bateaux furtifs, tels que le navire de transport Zhou Yu Leng 8, immatriculé sous pavillon chinois. Selon les conclusions de l'étude, ce vaisseau n'a divulgué aucune donnée AIS aux autorités sénégalaises et ivoiriennes pendant les mois de janvier à juin 2018, bien qu'il soit inscrit dans leurs registres respectifs. Toutefois, de septembre à décembre, il a régulièrement diffusé des informations AIS, mais avec des interruptions temporaires.

Outre les troubles causés au dispositif de surveillance, les bateaux pirates exploitent aussi le chargement en mer pour expédier clandestinement du poisson capturé illégalement dans le

Golfe de Guinée. De ce fait, quelle est l'implication du transbordement dans la persistance des activités de pêche non réglementées dans cette zone maritime ?

2-1-1-2- Le transbordement en mer

Le transbordement est le fait de transférer des stocks de poissons pêchés en mer ou d'autres espèces d'un navire de pêche vers des navires réfrigérants, communément désignés sous l'appellation de « reefers ». Cette opération peut se dérouler directement en haute mer ou dans un port équipé à cet effet. Les navires-cargos, quant à eux, sont spécialement conçus pour transporter des marchandises en vrac à faible coût, dans des cales maintenues à une température et un taux d'oxygène précis¹¹⁴.

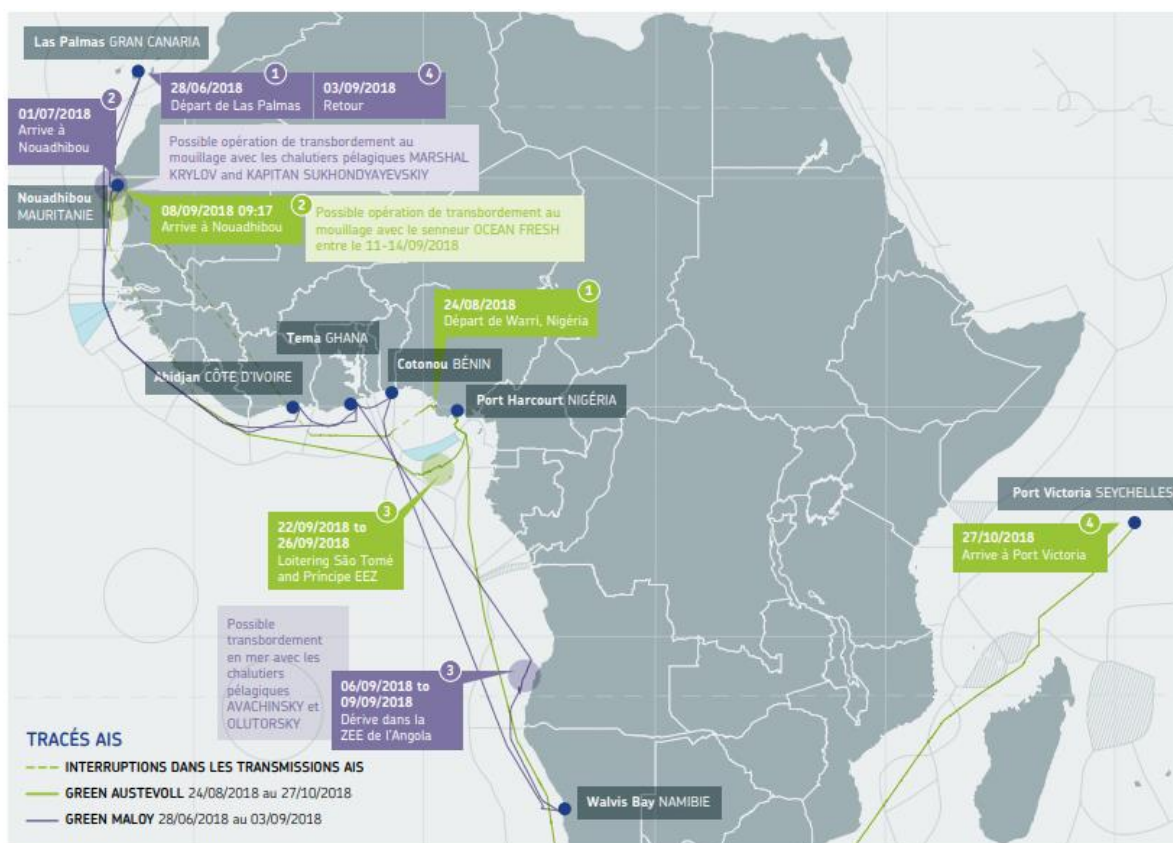
Pour le Comité des pêches du centre Ouest et du golfe de Guinée :

« La définition du transbordement varie selon les différents cadres nationaux, régionaux et internationaux, ce qui donne lieu à des interprétations et des applications différentes : de même, le régime réglementaire qui s'applique au transbordement est complexe et présente des écarts et des chevauchements qui peuvent entraîner une interprétation peu claire et une application variable ».

Plusieurs études dénoncent le transbordement comme un des facteurs favorables à la surexploitation des ressources halieutiques et à la pêche illicite dans le monde mais en particulier dans le golfe de Guinée. Ces transferts effectués en pleine mer échappent de manière très considérable au contrôle des Etats ; n'ayant pas d'équipements adéquats de surveillance et de contrôle des prises déclarées par des armateurs. Le carte ci-dessous met en évidence les opérations de transport frigorifique entre les pays de la Côte Ouest-africaine et le port de Las Palmas en Espagne.

¹¹⁴ Comité de pêches du centre ouest et du golfe de Guinée, rapport 2018

Carte 46 : Les opérations de transport frigorifique entre les eaux Ouest-africaines et le port de Las Palmas (Espagne)



Nom du navire	GREEN AUSTEVOLL	GREEN MALDY
Numéro OMI	8819299	8804579
Pavillon	Bahamas	Bahamas
Année de construction	1991	1990
TB	5,084	5,084
Capacité de stockage	7,521	7,525
TEU	142	142

Source : Comité des pêches du centre ouest et du golfe de Guinée, 2018.

Les navires de fret réfrigérés « Green Austevoll¹¹⁵ » et « Green Maloy¹¹⁶ », construits en 1991, sont actuellement enregistrés aux Bahamas. Ils effectuent des voyages commerciaux de poissons, connus sous le nom de « commerce triangulaire », selon la Commission des pêches du centre Ouest et du golfe de Guinée. Cette représentation cartographique montre les trajets de « Green Austevoll » et de « Green Maloy » entre le port espagnol de Las Palmas et les eaux

¹¹⁵ Green Austevoll (IMO 8819299, MMSI 311043800), Source: VesselFinder

¹¹⁶ Green Maloy (IMO 8804579, MMSI 311042400). Source : VesselFinder

Ouest africaines. Ces navires transportent du poisson d'Europe vers l'Afrique de l'Ouest, où il est vendu, tandis que les prises africaines sont commercialisées localement. Les stocks de thon sont ensuite expédiés vers des centres de distribution hors continent pour être exportés vers l'Europe et d'autres marchés sous forme de conserves (CPCO, 2022)¹¹⁷. En examinant la carte, on peut observer deux points principaux. Premièrement, le chargement et déchargement s'effectue souvent dans différentes zones économiques exclusives, parfois sur plusieurs bateaux de pêche simultanément. Deuxièmement, les segments discontinus indiquent une pause ou un problème technique avec la transmission automatique d'identification maritime (AIS). Il est important de noter qu'il n'y a aucune preuve que ces réfrigérateurs servent à transporter illégalement des prises, mais il est crucial de mentionner que les États de cette région peuvent avoir des difficultés à surveiller ces opérations en raison d'un équipement insuffisant. Les interruptions de communication compliquent également la tâche pour les autorités du golfe de Guinée.

Lorsque nous nous sommes rendus au Ministère des pêches et de l'aquaculture du Gabon, on nous a appris qu'il existait un système de suivi, de contrôle et de surveillance maritime (SCS) dans ce pays. Cette affirmation a ensuite été corroborée par Léandre Edgar Ndjambou, Aline-Joëlle Lembe et Léonilde Chancia Nyinguema (2019), selon qui le système SCS gabonais utilise la technologie Argos, un système de géolocalisation satellitaire. Toutefois, il convient de souligner que cette mesure de sécurité n'est efficace que sur une distance maximale de 3000 milles, principalement pour les pêcheurs artisanaux, car beaucoup d'entre eux ne bénéficient pas encore d'outils techniques de traçabilité. En revanche, l'industrie de la pêche industrielle se trouve hors de portée de ce dispositif.

En outre, le trafic de drogues et de stupéfiants est aussi un fléau qui sévit dans cette zone. Le golfe de Guinée est un milieu favorable au crime organisé, dont plusieurs éléments se connectent entre eux.

¹¹⁷ Comité des pêches du centre ouest et du golfe de Guinée

2-5- *Le narcotrafic et ses connexions à d'autres crimes organisés*

Lors d'une interview accordée à Radio France internationale, le capitaine de vaisseau Emmanuel Bell Bell a souligné ceci :

« Chaque fois que nous mettons en place les modes d'actions contre la piraterie, ils réfléchissent à trouver d'autres techniques. Le narcotrafic a évolué, faisant de la région non plus seulement une zone de transit, mais également une zone de production voire une zone de consommation. Il y a plusieurs menaces, notamment le sabotage des pipelines, le blanchiment d'argent et les rançons après les prises d'otages alimentent certains réseaux des terroristes qui agissent à terre. Le terrorisme dans le golfe de Guinée est un réel fléau dont on ne parle pas ! ».

Selon le rapport d'informations réalisé par Bernard Fournier, François Bonneau et Gisèle Jourda (2023) : *« Quelle stratégie française pour le golfe de Guinée »*, le trafic de drogue dans le golfe de Guinée est en plein essor. Il représente la troisième menace après la piraterie maritime et la pêche illicite. Mais avec la baisse des incidences de piraterie dans la région, le narcotrafic devient une menace de premier rang dans la région. Le rapport d'information du Sénat français rend compte de quelques faits de trafic de drogue dans le golfe de Guinée :

« En 2020, le Patrouilleur de haute mer (PHM) Commandant Bouan, en coopération avec la marine ivoirienne, a chassé et relocalisé un voilier transportant 411 kg de cocaïne. En 2021, le Porte-hélicoptères amphibie (PHA) Dixmude a intercepté le cargo Najlan qui transportait 6 tonnes de cocaïne. Quelque 1 730 kilos de cocaïne ont également été saisis par la Marine nationale sur un navire de pêche dans le golfe de Guinée, au large du Nigeria et du Bénin, le 22 mai 2022. Enfin plus de 4,6 tonnes de cocaïne, d'une valeur d'environ 150 millions d'euros, ont été saisies par la Marine française sur un remorqueur brésilien dans le golfe de Guinée en décembre 2022 ».

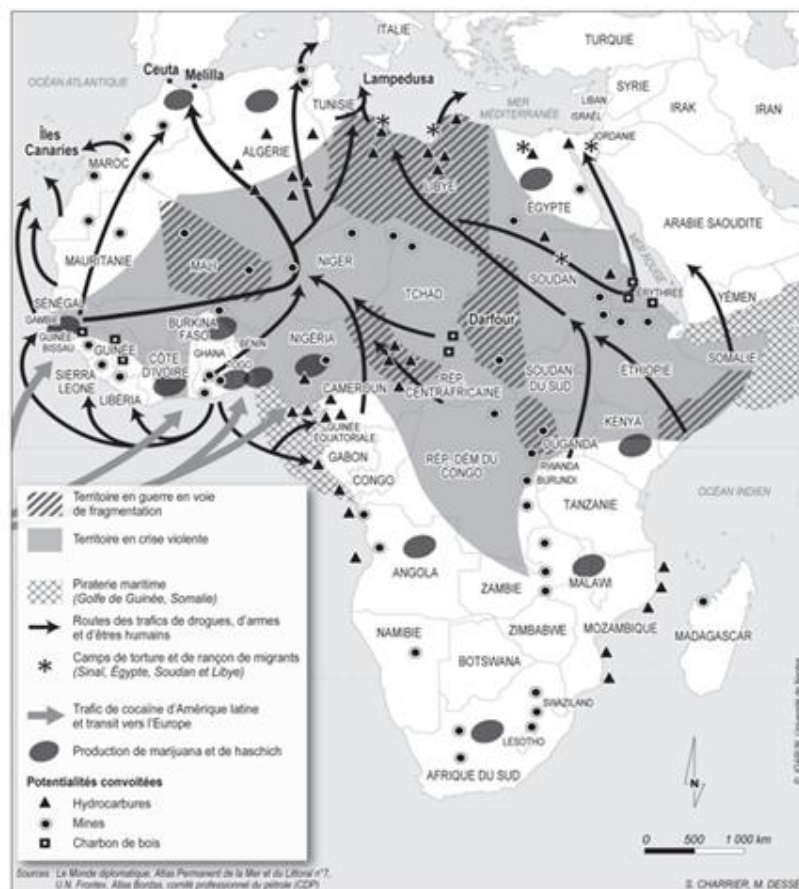
Rapport d'information du Sénat, n°383

En date du 30 novembre 2022, le porte-hélicoptère amphibie de la marine nationale française « Tonnerre » a effectué une saisie spectaculaire, de 4,6 tonnes de cocaïne sur les côtes sénégalaises.

Le 14 mars 2024, la marine nationale française n'a pas divulgué où, mais elle a annoncé avec fierté avoir appréhendé 1,6 tonnes de cocaïne lors d'une opération conjointe avec des partenaires internationaux. Cette prise a été découverte à bord d'un bateau de pêche immatriculé au Brésil, navigant dans les eaux Ouest-africaines. Environ 35 tonnes de drogues, principalement de la cocaïne, sont introduites chaque année en Europe via l'Afrique, en particulier par les ports du golfe de Guinée (Office central pour la Répression du Trafic illicite de Stupéfiants). Pour Salmon (2012), les autorités américaines soupçonnent que le groupe terroriste chiite Hezbollah, lié à l'Iran, finance une partie de ses activités grâce au commerce de stupéfiants dans cette région. En effet, les communautés libanaises, majoritairement chiites, jouent un rôle prépondérant dans les affaires portuaires africaines, exploitant des entreprises financières et commerciales.

Selon l'OCTRIS, la drogue d'Amérique du Sud ou des Caraïbes arrive en masse par bateau (carte 44), principalement à Lomé (Togo) et Kamsar (Guinée) ; grâce aux nouvelles lignes entre l'Afrique de l'Ouest et le Brésil.

Carte 47 : les routes du trafic, depuis les portes d'Afrique vers l'Europe



Source : Simon Charrier et Michel Desse, 2008

Les cartels tirent parti du dysfonctionnement des appareils d'Etat et de la corruption ambiante pour acheter des complicités et constituer des réseaux pour le stockage, la redistribution et enfin l'acheminement de la drogue vers l'Europe, via le Maghreb (Loïc Salmon, 2012). La carte 44 met en évidence les principales voies empruntées par le trafic de stupéfiants en partance des divers ports de l'Afrique de l'Ouest. Ces routes sont liées aux organisations criminelles nigérianes, établies sur tout le continent africain et en Europe, ainsi qu'aux réseaux logistiques des trafiquants marocains de cannabis, qui permettent le transport illicite de drogues à travers le Sahara et la Méditerranée (Desse M. et Pierre J. P., 2015, Loïc Salmon ; 2012).

Il est malaisé d'aborder séparément les menaces qui planent sur le golfe de Guinée, car les trafics sont étroitement imbriqués, que ce soit sur terre ou en mer, et qu'ils se nourrissent les uns les autres. La saisie par la Marine française de kilos de cocaïne sur un bateau de pêche illustre cette interconnexion. Selon le Commandant en chef de l'Atlantique, la pêche illégale est elle aussi liée au trafic de pétrole en mer. En effet, Mombo et Desse 2023 l'ont démontré en ce qui concerne le pétrole dérobé au Nigeria : une partie est acheminée par les méandres du delta du Niger jusqu'à des ports clandestins au Togo, au Bénin et au Cameroun, tandis qu'une autre est vendue directement en mer.

Certes, du fait de la recrudescence des crises violentes, certains territoires tombent dans l'oubli national ou international et se referment sur leurs populations. Cependant, cet oubli n'est que factice, puisque ces territoires apparaissent comme des polarités pour les groupes armés qui les oppriment (Desse M. et Philipe, 2016, p.111). Si les dépêches portant sur le Nigéria évoquent le chaos, la mort, le delta du Niger est quant à lui principalement associé aux opérations militaires et à la piraterie. Il s'agit d'une zone grise, où l'État y est présent pour mener des opérations, mais dont le contrôle est en réalité auprès des groupes armés.

Ne comptant plus sur la protection de l'État, chaque bande crée sa loi, un nouvel ordre politique dont les principaux adversaires sont les compagnies pétrolières, perçues comme des « pilleurs des richesses locales », et la classe dirigeante, qui bénéficie en petite communauté des retombées de la croissance.

En outre, en plus des activités criminelles, le golfe de Guinée fait face à une criminalité environnementale. Ce phénomène est fréquemment aggravé par la corruption, facteur clé pour résoudre les principaux obstacles à l'expansionnisme maritime dans cette région. Nous allons maintenant nous concentrer sur ce crime maritime en examinant le trafic illicite de déchets

toxiques à Abidjan, en Côte d'Ivoire, ainsi que les multiples déversements de pétrole dans le delta du Niger.

2-6- Les menaces environnementales et impacts sur la population

2-2-1- Le trafic maritime des déchets dangereux : le cas du Probo-Koala en Côte d'Ivoire

Le long du littoral du golfe de Guinée, deux désastres écologiques majeurs persistent dans les souvenirs des communautés côtières. Ce sont ceux qui ont frappé le village nigérian de Koko en 1988, ainsi que la tragédie du Probo-Koala en 2006, survenue en Côte d'Ivoire.

« En 1988, des hommes d'affaires italiens ont illégalement déversé plus de 2000 barils, sacs et conteneurs remplis de déchets dangereux dans un petit village de pêcheurs du sud du Nigeria. Le négociant a prétendu que ces déchets étaient des engrais destinés à aider les agriculteurs pauvres, mais au lieu de cela, l'incident s'est transformé en cauchemar. Quelques mois plus tard, les conteneurs ont commencé à fuir, provoquant des maux d'estomac, des maux de tête, une perte de la vue et la mort des résidents de la communauté locale. La zone autour de la décharge a été rendue inhabitable et 500 habitants ont été évacués. Les habitants du village de Koko se souviennent encore de cet accident comme celui des « barils de la mort ».

ONU : Programme pour l'environnement 2020

« Depuis le samedi 19 août 2006, la Côte d'Ivoire est confrontée à un drame humanitaire et environnemental à la suite du déversement de 523 m³ de déchets toxiques liquides provenant du navire Probo Koala¹¹⁸ ».

Comme le souligne Daenys Otsa'à Nguema en 2015, il est préférable d'adopter la définition des déchets dangereux énoncée dans la convention de Bamako plutôt que celle proposée par la convention de Bâle. En effet, cette dernière nous paraît être très restrictive. Par conséquent, selon la première, les déchets suivants relèvent de la catégorie des déchets dangereux : *Les déchets appartenant à l'une de catégories figurant à son annexe 1, déchets présentant des caractéristiques de danger indiquées à son annexe 2. Les déchets définis ou considérés comme étant dangereux par la législation nationale du pays d'exportation, d'importation ou de transit. Les substances dangereuses interdites par les pays de production pour des raisons qui ont trait*

¹¹⁸ Rapport commun Amnesty International et Greenpeace, 2012

à la protection de l'environnement ou à la santé humaine. Et les déchets radioactifs », (Peillex et Sage, 2005, cité par Otsa'a Nguema D, 2015, 94).

Bien que divers cadres juridiques internationaux et nationaux régissent la gestion des déchets dangereux, il est malheureusement établi que ces substances toxiques font l'objet d'un commerce illégal. Comme le souligne Laurence Nahon en 1999, les déchets ont une valeur et représentent une marchandise pouvant être échangée sur le marché. La campagne menée par Greenpeace dans les années 1980 qui a mis en évidence l'existence de contrats entre les pays développés et les gouvernements des pays en développement visant à commercialiser des déchets toxiques (Otsa'a Nguema D, 2015,). À l'époque, le rapport de Greenpeace avait révélé des statistiques alarmantes :

« Plus de 163 millions de tonnes de déchets dangereux auraient été exportées avant 1986, une partie des cargaisons de déchets dangereux en provenance des pays membres de l'OCDE auraient eu pour destination les continents africain et sudaméricain entre 1985 et 1988, plus de 3 650 000 tonnes auraient été ainsi exportées entre les pays industrialisés et les pays en voie de développement entre 1987 et 1988 »

NAHON, 1999 ; cité par Otsa'a Nguema, 2015, p. 95

L'affaire du « Cargo de la honte », survenue dans la nuit du 19 août 2006 à Abidjan (Côte d'Ivoire) a rappelée au monde entier ce commerce illégal au tour des déchets dangereux. A cet effet, outre les défis environnementaux, quels sont d'autres enjeux liés à cette catastrophe environnementale ?

Le navire Probo-Koala (image 11), immatriculé au Panama et exploité par la société Trafigura (Bohand X. et coll., 2007, p. 621), a été chargé par la société ivoirienne Tommy de se débarrasser des déchets toxiques issus du nettoyage des réservoirs et du raffinage du pétrole. Selon les informations disponibles, ce pétrolier transportait un mélange de pétrole, de sulfure d'hydrogène, de phénols, de soude caustique et de composés organiques soufrés. Le rejet de ces substances nocives a entraîné la mort de 17 personnes et l'intoxication de milliers d'autres. En effet, l'Institut national d'hygiène publique (Côte d'Ivoire) a recensé 43 492 cas d'empoisonnement confirmés et 24 825 cas probables.

Photo 12 : le tanker Probo-Koala



Source : Greenpeace, 2006

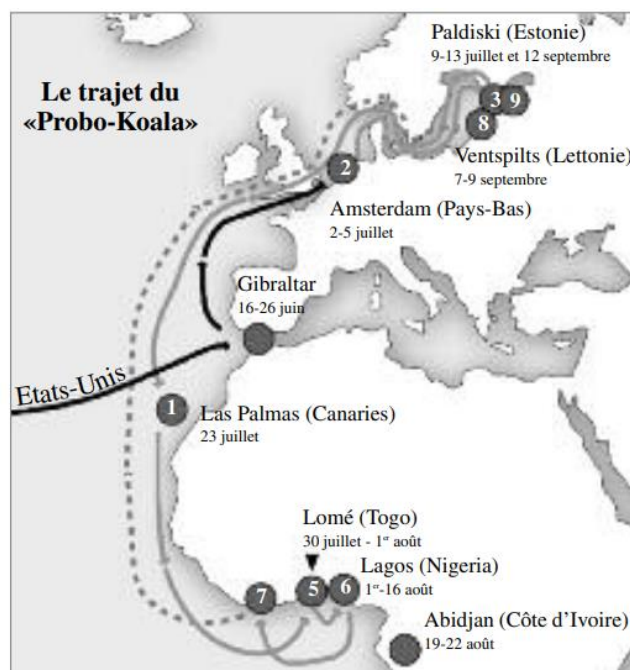
Le navire Probo Koala, chargé à Brownsville, au Texas, le 11 avril 2006, a effectué un long voyage en traversant l'océan Atlantique avant d'atteindre le port d'Abidjan.

Tout d'abord, il a fait une halte au port d'Algésiras, en Espagne, entre le 16 et le 26 juin. De là, il s'est dirigé vers Amsterdam, aux Pays-Bas, pour y décharger ses déchets toxiques. Cependant, les autorités portuaires ont rapidement constaté que ces déchets étaient beaucoup plus toxiques que prévu, ce qui a entraîné des coûts de traitement nettement plus élevés. Ils ont alors soumis à la société Trafigura un nouveau devis, passant de 30 euros/m³ à 1000 euros/m³, soit 544 000 euros.

Malheureusement, cette proposition n'a pas été acceptée par Trafigura, qui a donc été obligé de poursuivre son voyage. Après une escale de deux jours aux Pays-Bas, du 2 au 5 juillet 2006, le navire s'est rendu en Estonie, où il est resté du 9 au 13 juillet, pour y charger du carburant destiné au Nigeria. Après avoir fait escale aux îles Canaries puis à Lomé les 23 et 30-31 juillet, le navire Probo Koala est enfin arrivé à destination : Lagos, Nigeria. Son objectif était d'y vider sa cargaison de pétrole, ainsi que son réservoir rempli d'eaux usées. Malheureusement, cette dernière tentative de négociation s'est soldée par un échec, car la permission de procéder à l'évacuation des eaux contaminées lui a une nouvelle fois été refusée.

Enfin, après une négociation avec les autorités portuaires ivoiriennes, son périple était enfin terminé. La Société Tommy qui obtint son agrément en traitement de déchets toxiques le 09 aout 2006 ; 10 jours avant la catastrophe accepte de relever le défis. Du 19 au 22 aout, le navire et ses déchets polluants étaient au Port autonome d'Abidjan. La Société ivoirienne Tommy lui proposa un devis de 30 euros/m³ ; soit 36 fois moins que celui du port d'Amsterdam.

Carte 48 : le parcours du Probo-Koala



Source : Infographie LeMonde

Pour 17 000 euros, la Société Tommy s'est chargée de déverser les centaines mètres cubes de déchets dangereux initialement à la décharge d'Akouédo, dans la banlieue d'Abidjan. « Dans les jours qui suivent, la découverte de poissons morts dans la lagune fait craindre une contamination de l'eau. Les légumes cultivés à proximité des sites pollués sont retirés des marchés. Pour des raisons de sécurité, l'accès à certains sites habituels de décharge des ordures ménagères est interdit en raison de leur contamination par les déchets du Probo Koala », (Bohand X et al, 2007, p. 623)

La société Tommy a facturé 17 000 euros pour éliminer les centaines de mètres cubes de déchets toxiques, initialement destinés à la décharge d'Akouédo, près d'Abidjan. Peu après, des poissons morts ont été trouvés dans la lagune, ce qui a suscité des inquiétudes quant à une potentielle contamination de l'eau. De plus, les légumes cultivés à proximité des sites pollués ont été retirés des marchés pour des raisons de sécurité. En outre, l'accès à certains sites de décharge des ordures ménagères a été restreint en raison de leur contamination par les déchets du Probo Koala.

L'affaire du Probo-Koala est un élément très important qui rappelle à l'opinion publique (mondiale et africaine) sur le « prix de la vie » en Afrique (Otasa'a Nguema Daenys, 2015). Comme le font remarquer Bohand X. et al, les aspects financiers, le contournement de la

réglementation, le climat social et politique instable et la sous-évaluation des risques pour la santé des populations exposées ont finalement abouti au drame du Probo Koala (Encadré 2).

Encadré 3 : Les conséquences sanitaire du Probo-Koala

Conséquences sanitaires

Dans les 48 heures qui suivent le déchargement des déchets toxiques, la population locale exposée à ces vapeurs nauséabondes, commence à se plaindre de problèmes de santé et à demander des soins médicaux. L'intoxication provoque une irritation des yeux, du nez et de la gorge, des difficultés respiratoires, des maux de tête, des nausées ou des vomissements. Dans les cas les plus graves, une détresse respiratoire, une déshydratation, ainsi que des hémorragies nasales et intestinales sont observées. Les jours qui suivent sont marqués par une augmentation considérable du nombre de personnes intoxiquées. Dans le quartier de Cocody, au cours de la seule journée du 11 septembre, plus de 1000 personnes sont amenées à consulter au centre hospitalier universitaire (CHU). En moyenne, six cents personnes se rendent chaque jour au CHU de Yopougon et 300 au dispensaire municipal d'Akouédo, dont de nombreux enfants et jeunes nourrissons.

Source : X Bohand, C. Monpeurt, S. Bohand et A. Cazoulat, 2006

Tableau 12 : Les chiffres clés d'un voyage toxique

620 000 Dollars Devis néerlandais jugé trop élevé	17 000 dollars Montant payé par Trafigura à l'entreprise ivoirienne	7 millions de dollars Profit dû au cargaison toxique	511 millions de dollars Profit de Trafigura en 2006
--	--	---	--

Source : Amnesty International, 2012

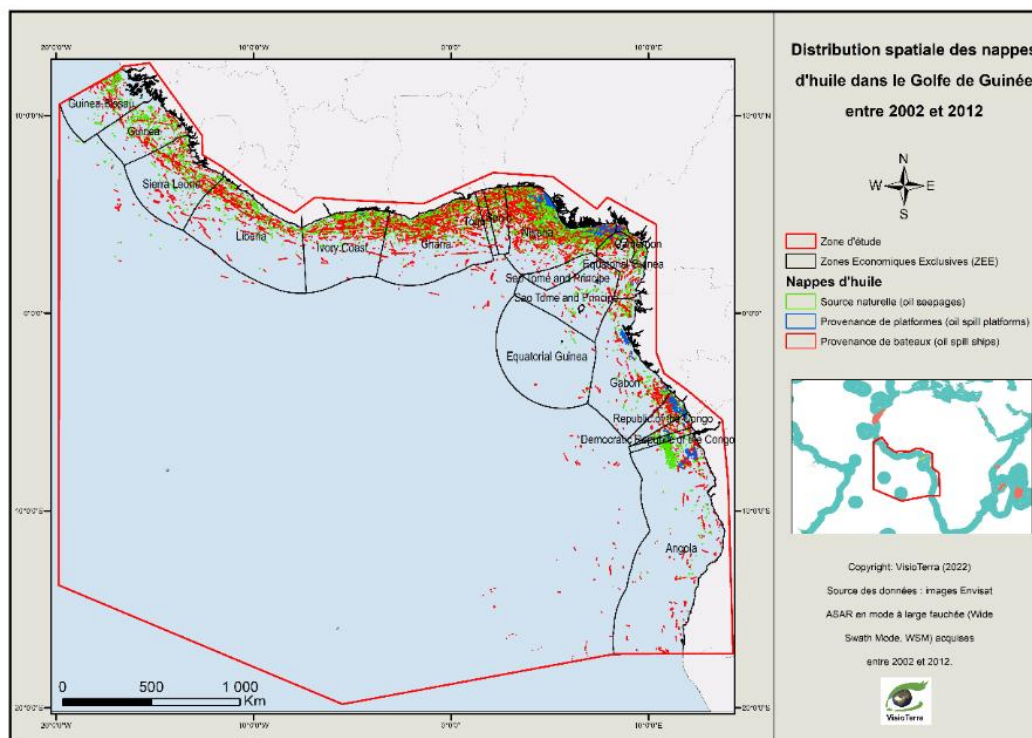
En dépit d'une réglementation internationale destinée à contrôler la circulation des déchets toxiques, l'histoire du Probo Koala dévoile de façon saisissante que le transport maritime des déchets dangereux est un important vecteur de transfert de risques pour l'homme et son environnement ((Bohand X et all, 2007, p. 624). Nous allons voir plus tard comment les communautés côtières d'Afrique, y compris celles du golfe de Guinée, font face à diverses

pollutions, souvent ignorées par les médias. Bien que l'affaire Probo-Koala ait bénéficié d'une couverture importante, Amnesty International met en évidence depuis plusieurs décennies l'augmentation des déversements de pétrole dans le delta du Niger ; sans que ces investigations ne soient divulguées par les médias internationaux.

2-1-2- Les effets du déversement de pétrole sur la biodiversité et la sécurité socio-économique des populations dans le Delta du Niger

Abordée une étude sur les effets du déversement de pétrole dans le Delta du Niger est un exercice laborieux. Pourtant, il semble que le sujet est fortement documenté. Mais la réalité est autre. La majorité des ressources traitant ce thème remontent aux années 2009 à 2012. Cependant, l'écoulement continu de pétrole dans le delta du Niger met en évidence un désintérêt persistant pour les menaces autres que la piraterie maritime dans la zone du golfe de Guinée. Si la catastrophe du Deep water Horizon survenue le 20 avril 2010 dans le golfe du Mexique a suscité l'indignation mondiale en raison de ses impacts humains et environnementaux (Leifer et al 2012, cité par Najoui et all, 2022, p. 1), les déversements répétitifs dans le Delta du Niger ne suscitent pas un grand bruit médiatique. Alors que plusieurs centaines de fois par an du pétrole est déversée dans la nature, et environ 2 000 sites sont contaminés dans le Delta du Niger (Amnestie internationale, 2009, p.2). Ces chiffres sont foretement revus à la hausse aujourd'hui. Selon les observations réalisées par l'équipe de Viso Terra, l'espace littoral et maritime du golfe de Guinée subit l'une des plus grandes pollutions pétrolières de l'histoire ; soit plus de **632 millions de litres de pétrole déversés dans la nature**. Bien que le pétrole constitue une ressource importante pour les pays du golfe de Guinée d'un point de vue économique, l'impact environnemental causé par les déversements fréquents a provoqué de graves effets négatifs à la fois sur l'environnement et sur l'économie locale dans le Delta du Niger (Najoui et all, 2022, p 1). Cette fréquence des déversements d'hydrocarbures dans le golfe de Guinée mais en particulier dans le Delta du Niger (Carte 41) est due à divers facteurs ; notamment l'inadéquation des équipements de production entraînant la corrosion des pipelines et des réservoirs, les catastrophes, le sabotage et le vandalisme (Adelena and Adeousun, 2011, cité par Najoui et all, 2022, p. 5).

Carte 49 : Distribution spatiale des nappes d'huile sur une partie de la côte d'Ouest africaine

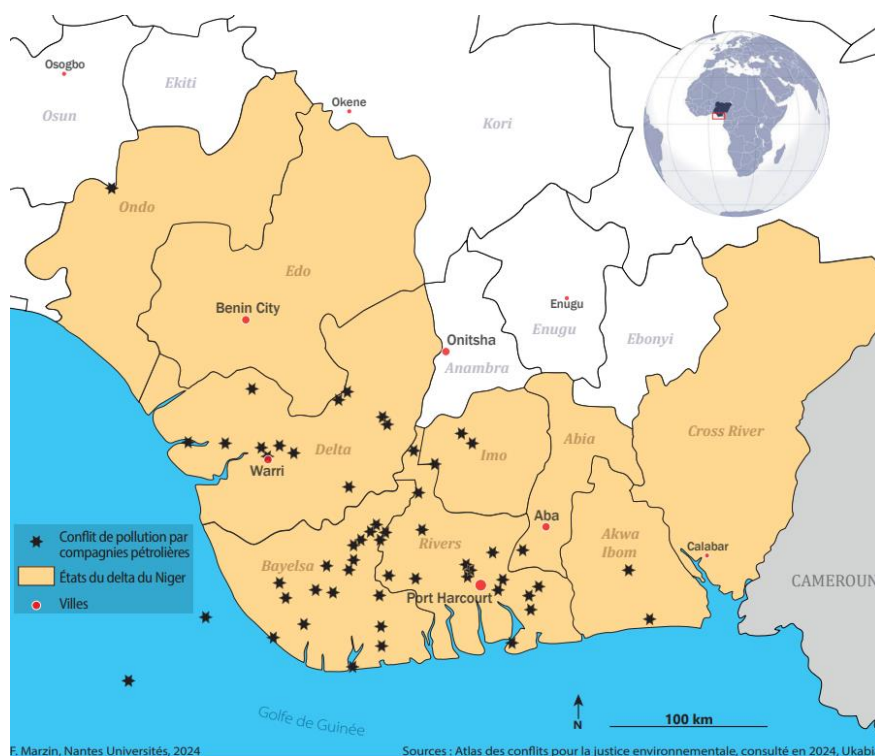


Source : Zhou Najoui et all ; Visio Terra, 2022

L'étude menée par Visio Terra, intitulée « Les nappes d'huile dans le golfe de Guinée : 10 années d'observation par Envisat ASAR », révèle une prédominance des impacts des marées noires sur les eaux territoriales nigérianes, toutes origines confondues. De plus, c'est le seul pays d'Afrique occidentale ayant connu des incidents liés aux plateformes pétrolières.

En zoomant sur une échelle locale, l'étude dirigée par Fanny Marzin en 2024 met en évidence un constat similaire : la plupart des fuites d'hydrocarbures ont été observées dans le Delta du Niger, et plus spécifiquement dans la ville d'Ikarama, située dans l'État de Bayelsa. Cette zone abrite en effet la ligne principale Okordia-Rumuekpe, propriété de la société Shell Petroleum Development Company (SPDC).

Carte 50 : Zone de conflits opposant les populations et les compagnies pétrolières



Ces déversements répétés de pétrole ont plongé des milliers de familles dans la pauvreté et la détresse, en détruisant leurs sources de revenus. Tanen Nwinelgior, un pêcheur de 27 ans, se souvient avec émotion de l'époque où ce lieu était un refuge prospère grâce à ses ressources halieutiques, comme l'a rapporté Simon 2024 dans son article. Aujourd'hui, il doit passer des heures à chercher des crabes dans la rivière pour nourrir sa famille. Adubajah Bakpo, un autre pêcheur, confirme ces propos, les genoux dans la boue : « *C'est un véritable désastre qui nous a privés de l'opportunité d'envoyer nos enfants à l'école* ».

De multiples foyers de tension ont émergé au fil des ans dans le Delta du Niger, comme en témoigne la carte 42. Malgré cela, ces incidents sont souvent passés sous silence. Les entreprises pétrolières, s'appuyant sur les conclusions des investigations menées après des déversements d'hydrocarbures, soutiennent régulièrement que la grande majorité de ces événements sont imputables à des actes de malveillance. Cependant, la méthodologie utilisée lors de ces enquêtes a longtemps été contestée par la communauté locale, qui dénonce une opacité persistante, ainsi qu'une violation présumée des lois et règlements nationaux, et des informations erronées fournies dans les questionnaires¹¹⁹.

¹¹⁹ Amnesty international, enquête sur le déversement de pétrole dans le Delta du Niger, 2012.

Conclusion chapitre 4

La géopolitique des mers et des océans, autrefois dominée par quelques grandes puissances, évolue aujourd'hui vers une arène où diverses entités, y compris des groupes criminels, cherchent à étendre leur influence. Les zones côtières, qui étaient historiquement le théâtre d'affrontements entre nations, sont maintenant l'objet de conflits. Alors que les corsaires appartiennent désormais au passé, la piraterie a fait son retour, utilisant des technologies avancées telles que des moteurs plus puissants et des téléphones satellites.

Ce chapitre a examiné l'évolution du golfe de Guinée en tant que centre mondial de la piraterie, surpassant même le détroit de Malacca et le golfe d'Aden. Les théories traditionnelles attribuaient cette augmentation de la piraterie aux conditions économiques difficiles. Cependant, une analyse approfondie des raisons profondes a mis en évidence des facteurs plus complexes, tels que les problèmes sociopolitiques qui sont souvent négligés par les États lorsqu'ils examinent la piraterie dans le golfe de Guinée. En réalité, la piraterie maritime en Afrique de l'Ouest trouve son origine dans les conflits qui ont éclaté dans le delta du Niger dès les années 1990. Bien qu'il existe une distinction claire entre les manifestations pacifiques et la piraterie, il convient de noter que les groupes rebelles ont choisi de recourir à des moyens militaires pour faire entendre leur cause. De surcroît, ce chapitre explore diverses autres formes de criminalité préoccupantes dans la zone du golfe de Guinée. Il évoque entre autres la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, ainsi que le commerce international de drogues et de substances psychotropes. En outre, il met en lumière l'impact significatif de la criminalité environnementale, telle que l'incident des déchets toxiques rejetés à Abidjan en 2006, qui a entraîné 17 décès et plusieurs cas de contamination. Ce chapitre souligne aussi les conséquences désastreuses pour les communautés locales, comme la disparition de leurs moyens de subsistance due aux déversements répétés de pétrole dans le delta du Niger.

Conclusion deuxième partie

Après avoir examiné les changements dans les liens entre la mer et les communautés côtières de l'Afrique occidentale, il est indéniable que la réémergence de la mer, stimulée par la mondialisation, entraîne des conséquences notables. Cette deuxième partie a mis en exergue les bouleversements géopolitiques actuels dans le golfe de Guinée. Ce qui était autrefois considéré comme le « pré-carré » français est maintenant un terrain convoité, caractérisé par une prolifération d'acteurs engagés dans la collaboration, qu'elle soit économique ou militaire. Non seulement on assiste à une hausse des activités commerciales, telles que la navigation, dans ce golfe où 50 millions de tonnes de pétrole transitent chaque année vers l'Europe, 90 millions vers les États-Unis et 40 millions vers la Chine, mais aussi au déploiement de la criminalité transnationale. Si les puissances étrangères se livrent une bataille d'influence dans le golfe de Guinée, les États riverains quant à eux sont confrontés à des défis de territorialisations maritimes ; se manifestant par des conflits liés au tracé des frontières maritimes.

De plus, la montée en puissance de la navigation maritime dans cette zone a favorisé l'essor de la criminalité en mer. En effet, la piraterie, la pêche illégale et le trafic de stupéfiants représentent autant de menaces pour la sécurité régionale. Une analyse approfondie de ces phénomènes a mis en évidence des facteurs sous-jacents, notamment l'instabilité sociopolitique persistante au Nigeria, particulièrement dans le Delta du fleuve Niger, depuis les années 1990. Ainsi, le Nigeria se trouve être le foyer principal de la piraterie en Afrique occidentale. De même, l'évolution du paysage politique au Nigeria influe considérablement sur le nombre d'incidents de piraterie, ainsi que sur leur spatialisation. Il est important de noter qu'après l'amnistie initiée par le gouvernement nigérian en 2009, des cas de piraterie ont été signalés dans les eaux adjacentes au Bénin et au Togo. De plus, les efforts accrus visant à combattre la piraterie nigériane, qui ont débuté en 2020, ont entraîné une diminution notable des incidents de piraterie dans le golfe de Guinée. Toutefois, on observe simultanément une hausse d'autres formes de criminalité, comme le trafic de stupéfiants. En effet, cette région ne se contente plus d'être un point de passage, elle est également devenue un lieu de production de substances illicites.

De surcroît, bien que la piraterie maritime soit la menace la plus médiatisée et documentée, d'autres types de menaces sécuritaires préoccupent les communautés côtières. Ces menaces incluent la pêche illégale ainsi que les problèmes environnementaux.

TROISIEME PARTIE :

LA GOUVERNANCE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE : ACTEURS, STRATEGIES ET LIMITES

Dès que les États ont commencé à réaliser l'intérêt commercial, stratégique et économique (pêche, hydrocarbures, ressources minérales diverses, etc.) de la mer, la question s'est posée de savoir jusqu'où allait la mer d'un pays, jusqu'où un État pouvait exercer des droits (souverains ou non),

Dès que les nations ont pris conscience du potentiel commercial, militaire et économique (pêche, pétrole, minerais variés, etc.) des mers, est apparue la nécessité de déterminer les espaces maritimes nationaux et les limites des droits souverains ou pas en mer (Rossatanga-Rignault, 2016, p. 369).

« *Au-delà des zones côtières, le droit romain envisageait la mer comme une res communis, ouverte à la liberté de navigation et d'utilisation libre pour chacun. Les intérêts des États côtiers ou du pavillon, vont cependant s'opposer régulièrement et provoquer des revendications étatiques croissantes* ». (Balayer Roller A, 2014). En effet, la liberté des mers consistait à revendiquer, pour toutes les marines commerçantes de l'Europe, le droit de naviguer au travers de l'Atlantique et de prendre part à ce commerce des deux Indes dont les Espagnols et les Portugais prétendaient s'attribuer le monopole par privilège d'invention, de concession pontificale et de conquête (Cauchy, 1862, p.92). Alors qu'à cette même période, l'expert britannique dans son traité *Mare Clausum* défendait l'idée que seuls les navires battant pavillon de l'Etat adjacent pouvaient circuler dans ses eaux territoriales.

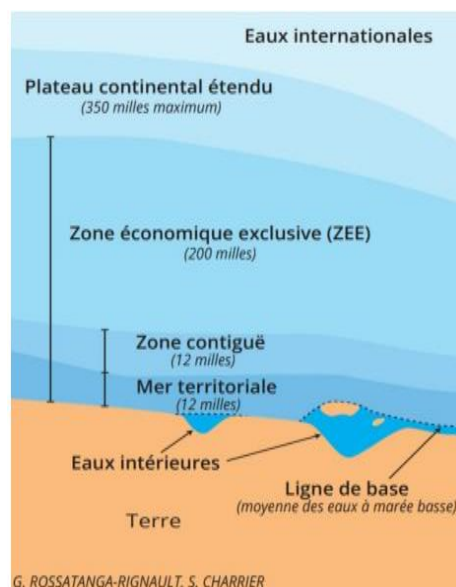
Vers 1750, le diplomate italien Fernando Galiani proposa la généralisation de la limite des 3 milles nautiques comme largeur standard des eaux territoriales et ce principe, codifié par la Conférence de La Haye en 1930, persista jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale (Sanguin, 1999).

Le droit international maritime a subi des transformations importantes tout au long de son histoire. En 1958, une première convention des Nations Unies est adoptée pour limiter l'expansionnisme des états en matière de souveraineté sur les mers. Cette convention comprend quatre volets : la définition de la zone économique exclusive, celle du plateau continental, la réglementation des activités halieutiques et la protection des ressources biologiques en haute mer.

La seconde conférence, qui s'est tenue en 1960, a affiné la définition de la zone économique exclusive (ZEE). La troisième conférence, qui s'est déroulée en 1973, a abouti à la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (également connue sous le nom de convention de Montego Bay — CMB), qui a consacré l'importance économique de la mer en réponse aux préoccupations des États en développement. (Balayer Roille A, 2014)¹²⁰.

Ainsi, entrée en vigueur le **16 novembre 1994**, la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer (CNUDM) constitue ce que beaucoup appellent une « *Constitution pour les océans* » (Rochette J., 2013, p. 202). Il s'agit du premier pilier de la gouvernance en mer car elle définit les espaces marins de l'Etat et l'évolution de sa souveraineté en s'éloignant progressivement de la mer (Figure 38).

Figure 40 : Les espaces marins de l'Etat



Source : Guy Rossatanga-Rignault et Simon Charrier, 2016

Bien que des changements futurs soient possibles, la convention de Montego Bay a effectivement entériné et territorialisé les océans, qui étaient autrefois perçus comme des zones sans propriétaire.

Cette section s'intéresse spécifiquement à l'analyse de la façade maritime du golfe de Guinée, en examinant sa dynamique de gestion. Elle explore comment la gouvernance maritime évolue sur les côtes du golfe de Guinée. Qui sont les principaux acteurs impliqués ? Quelles tactiques sont déployées pour revendiquer cet espace ? (Chapitre 5). De plus, elle mettra en lumière les

¹²⁰ Balayer Roille, op cit., p. 114

contraintes auxquelles font face ces processus d'appropriation maritime par les États côtiers (Chapitre 6).

En outre, ce dernier chapitre suggérera des mesures concrètes pour renforcer la priorité accordée à la mer dans le cadre du développement. Ces recommandations visent à optimiser la prise de décision concernant la gestion durable des ressources marines, tout en favorisant une coopération internationale efficace.

Chapitre 5 : La construction d'une gouvernance maritime au fil du temps

La pensée politique a assimilé la souveraineté de l'État au déploiement du monopole de la violence légitime sur la terre. Ce point de vue s'est notamment forgé à partir du Léviathan, dans lequel Hobbes dessine une conception terrienne du gouvernement politique (Dahou T, 2009, p.5). Cette vision politique qui désigne un État tournant dos à la mer par peur du monstre marin va être contestée par Smith dans son ouvrage « Der Leviathan in der Staatslehre » de Thomas Hobbes publié en 1938.

Encadrée 1 : la doctrine de l'Etat de Thomas Hobbes

Une vieille prophétie anglaise du XIIIe siècle souvent citée dit : « Les petits du lion seront transformés en poissons de la mer. » Mais le Léviathan de Hobbes a suivi le chemin inverse : un grand poisson a été érigé en symbole du processus typiquement continental de la formation étatique des puissances terrestres européennes.

L'île Angleterre et sa flotte partie à la conquête du monde n'ont eu besoin ni de la monarchie absolue, ni d'une armée de terre permanente, ni d'une bureaucratie étatique, ni du système juridique d'un État de droit, comme ce sera le cas pour les États continentaux. Le peuple anglais s'est soustrait à ce type de clôture étatique et est resté « ouvert », grâce à l'instinct politique du pouvoir maritime et commercial d'un empire dont la domination mondiale reposait sur une flotte puissante.

C. Schmitt, Le Léviathan dans la doctrine de l'État de Thomas Hobbes, chap. VII, cité par Webber 2004, p. 298

En examinant les textes d'Hobbes, Dominique Webber met en évidence sa prise de conscience du phénomène de colonisation orchestré par les puissances européennes fondées sur le mercantilisme et alimentées par une expansion inédite du commerce maritime. Bien qu'il soit un théoricien de l'État, Hobbes ne négligeait pas pour autant la problématique du pouvoir dans les océans, préoccupation suscitée par l'essor de la piraterie.

« Il se préoccupait de savoir comment l'État parviendrait à « échouer le Léviathan », c'est-à-dire reprendre le contrôle de la violence sur les mers et « mettre à terre » la piraterie », (Dahou T, 2019, p.6).

Par ailleurs, notre première partie a mis en évidence les rapports entre les sociétés Ouest-africaines avec la mer. Si ces liens ont été façonnés dépendamment des faits historiques, pour

Moundounga Mouitti (2020), c'est au cours du XIX^e siècle que la question des limites territoriales maritimes a émergée comme une nouvelle préoccupation dans le continent (p. 2). Dans son chapitre introduisant l'ouvrage collectif « *Gouverner la mer. États, pirates, sociétés* » ; Tarik Dahou (2019) reconnaît qu'à bien des lieux du continent africain, les imaginaires sociaux sont marqués par la traite et par le témoignage indubitable de cette expérience de mort et de privation et font une large place à des figures marines mythologiques qui arrachent les hommes au continent tout en offrant richesse à leurs intermédiaires (p. 7). Ainsi, l'extraordinaire diffusion du mythe de la sirène Mami Wata (la « maman des eaux » en pidgin Ouest africain) et sa récurrence dans les cultes en témoignent (Brivio A, 2008, cité par Dahou T, 2019, 7).

Conformément à Chauveau, l'auteur admet l'existence d'une identité maritime en Afrique. Comme le relate Tarik Dahou (2019), dans les légendes sénégalaises, les personnes qui se noient sont appelées « doomu ndokh », « enfants de l'eau » en wolof, malgré les dangers encourus par les non-initiés à Saint-Louis (Sénégal).

Cependant, le littoral a longtemps été perçu comme une barrière plutôt que comme une zone de transition donnant accès à un territoire encore plus vaste. Par exemple, le Gabon n'a pris en compte son espace maritime qu'en 2016, lors de la publication d'un ouvrage sur les régions maritimes (voir annexe pour la carte du Gabon, terre et mer).

La mondialisation des échanges par voie maritime, la mise en place des ZEE et des nombreux enjeux des mers et des océans ont en quelques sortes forcé le regard d'un continent terrien vers la mer. Fort de ces acquis qui supposaient dorénavant une présence jusqu'à 200 milles du littoral, les États côtiers d'Afrique subsaharienne ont tenté de s'organiser, conscients de la complexité à gérer, individuellement des territoires marins particulièrement étendus. Ainsi, plusieurs organisations bilatérales et multilatérales spécialisées dans la gestion des domaines maritimes régionaux ou sous régionaux ont été créées. Ceci, en application des articles 61 à 64, 69 et 70 de la Convention de Montego Bay, relatifs aux droits des États sans littoral et/ou géographiquement désavantagés, ainsi qu'à la conservation et à l'exploitation des ressources biologiques, selon que ces dernières se trouvent dans les zones économiques exclusives de plusieurs États côtiers ou à la fois dans la zone économique exclusive et dans un secteur adjacent à la zone.

Ce chapitre vise à détailler le développement d'une structure de gestion marine régionale dans le golfe de Guinée, couvrant les eaux bordant l'Afrique de l'Ouest, depuis la Côte d'Ivoire

jusqu'à l'Angola. En effet, la géopolitique de la gouvernance maritime examine les mécanismes de gouvernement qui régissent les océans, les mers et les littoraux. Dans cette section, notre examen se concentrera initialement sur une étude spatiale axée sur les participants à la gouvernance maritime dans la région du golfe de Guinée. Nous explorerons comment cette forme de gouvernance a évolué au fil du temps, ainsi que les facteurs clés contribuant aux défis actuels qu'elle rencontre. Parallèlement, nous présenterons une analyse comparative des fondements régionaux de la gouvernance marine, en examinant spécifiquement les différences entre les sous-régions d'Afrique centrale et occidentale. Quels aspects de la gouvernance sont abordés de manière distinctive par chacune de ces entités régionales ?

Section 1 : Les marqueurs d'un réveil maritime par les pays du golfe de Guinée

Partant de la problématique d'un nationalisme maritime par les pays du golfe de Guinée, deux marqueurs chronologiques symbolisent premièrement l'intérêt pour ces Etats à participer dans la gouvernance mondiale des mers et des océans. Deuxièmement, un intérêt croissant au fur et à mesure que les enjeux et défis augmentaient ; à l'exemple des explorations et exploitations de l'offshore profond ou encore de la montée des actes de piraterie et de brigandage en mer.

En effet, la première période, comprise entre 1975 et 1990, marque les prémices d'une orientation des États concernés vers le domaine maritime. Elle a favorisé la création de plusieurs organes intergouvernementaux dédiés. Il s'agit notamment de la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du centre sur les transports maritimes (**CMEAOC/TM**) qui vit le jour à Abidjan (Côte d'Ivoire) en 1975, en tant qu'instance de coopération, garant d'une politique commune dans le secteur du transport maritime. Ce fut aussi le cas de la Convention d'Abidjan pour le respect des écosystèmes marins, mise en œuvre en 1981 et de la Commission régionale des pêches du Golfe de Guinée (**COREP**), créée en 1984. Cette dernière est l'organe de régulation des activités de pêche d'Afrique centrale composé de sept (07) Etats (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Principe).

Les point **1-1** et **1-2** présenteront la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique et du centre (**CMEAOC**) entant que cadre de développement pour le transport maritime et la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée (**COREP**). Comment les enjeux de transport maritime et des ressources halieutiques étaient-ils abordés avant la création de ces deux organisations ? Quelles évolutions après ? Et comment aborder leurs difficultés ?

1-1- La Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre (CMEAOC/TM) comme cadre de développement pour le transport maritime

La région maritime s'étendant de la Mauritanie jusqu'à l'Angola, fait partie des trois principales zones de navigation dans le monde. Les deux autres sont l'Afrique orientale et méridionale, ainsi que l'Afrique du Nord/Méditerranée. Cette zone géographique spécifique est particulièrement importante, car elle abrite une multitude de nations côtières qui dépendent grandement du commerce maritime. En effet, la mondialisation a considérablement transformé le secteur du transport maritime, rendant essentiel pour ces pays de rester compétitifs.

C'est dans ce contexte qu'a vu le jour la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC) en 1975. Cette organisation régionale a été créée afin de permettre aux nations bordant la côte Ouest africaine de collaborer et de mettre en œuvre conjointement des politiques visant à améliorer l'accès au transport maritime. Ainsi, il s'agit là de la première instance maritime intergouvernementale jamais fondée par des États situés le long du littoral Ouest africain.

Avant d'aborder les mécanismes de création et les obstacles auxquels fait face la CMEAOC, il est pertinent de présenter l'organisation du secteur maritime dans cette région avant la mise en œuvre de ladite institution.

1-1-1- Avant la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre : une organisation maritime à sens unique

L'irruption brutale des européens dans l'aire maritime africaine, à la fin du XIV^e siècle a fait entrer l'Afrique à reculons dans le système maritime international. (Ogoulat, 1998, p. 587). Pour Albert-Didier Ogoulat (1998), la colonisation qui s'en est suivie a conduit à la formation des Etats peu préparés à la mer (p. 587).

À la fin des années 50, au moment où les États riverains du golfe de Guinée accèdent à l'indépendance, le commerce international, en particulier le transport maritime, est entièrement dominé par des compagnies de navigation européennes. Au début des années 1960, 25 compagnies de navigation assuraient ainsi les relations maritimes entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe. Parmi lesquelles Léandre Edgard Ndjambou (1997) mentionne les principales : la Société Navale de l'Ouest/Compagnie des chargeurs réunis, la Société Delma_Vieljeux, et les

Etablissements Maurel et Prom (Toutes les trois parisiennes) ; les Compagnies de navigation Fraissinet et Cyprien Fabre basées à Marseille, la Elder Lines ; une société de Liverpool, Hambourg compagnie ou encore la Royale Belge d'Anvers.

Ces compagnies maritimes étaient réparties en deux alliances principales : le Continent West Africa Conference (COWAC), qui couvrait la route maritime reliant l'Europe du Nord au continent africain, et la Mediterranean Europe West Africa Conference (MEWAC), qui s'étendait sur la route maritime allant de l'Europe du Sud-Ouest à l'Afrique. Ces deux alliances ont fusionné pour donner naissance à une seule entité, l'Europe West Africa Conference (EWAC).

Cependant, les coûts du transport, exprimés en pourcentage de la valeur des importations, étaient nettement plus élevés dans les pays en développement (8,5 %) que dans les pays développés (4,4 %). Les taux variaient considérablement selon les régions : l'Afrique (11,1 %), l'Asie (8,1 %), l'Amérique (8,1 %), l'Europe (9,0 %) et l'Océanie (12,3 %).

Cela signifie que l'Afrique payait des frais de transport plus élevés que les pays industrialisés et les autres pays en développement (Audigé, 1995, p. 5). Ces tarifs de transport élevés ont été particulièrement préjudiciables aux économies des pays de la côte Ouest africaine, qui dépendent principalement de l'exportation de matières premières (86 %) et dont la production manufacturière ne représente que 14 % du PIB (Tableau 13).

Tableau 13 : les principales exportations de quelques pays de l'Afrique subsaharienne jusqu'en 1992

	Nigéria	Gabon	Côte d'Ivoire	Angola	Togo	Niger
Exportations totales	11,886 m	2,303 m	6,220 m		207 m	271 m
Pétrole brut	94%	64%		91%		4%
Cacao	3%		34%		11%	
Bois		15%	12%			
Café			18%			
Phosphates					48%	
Coton					15%	
Uranium						86%

Source : Audigé, 1995

Entre 1970 et 1992, 9% des marchandises embarquées et débarquées dans les ports maritimes du monde sont passé par l'Afrique. Ce chiffre représente plus de 85 % du volume des échanges

du continent et témoigne de l'importance du transport maritime pour l'Afrique. A cet effet, quels changements la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre (CMEAOC) a-t-elle pu apporter au commerce maritime international des pays de l'Afrique de l'Ouest et du centre ?

1-1-2- La Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre : la voix des pays de l'Afrique Atlantique dans le commerce international

Créée en 1975 et institutionnalisée en 1999, la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre a été mise en œuvre pour la coordination des politiques de développement des Etats membres afin d'assurer un service de transport maritime rentable, sécurisé et peu polluant.

Il convient de noter qu'avec les revendications des groupes des 77, les pays en voie de développement dont font partis ceux du golfe de Guinée pouvaient grâce au nouveau modèle de tarification, la Clé 40/40/20 des Nations unies prendre part au commerce maritime international. Cette nouvelle organisation a alors fait suite à une vague de créations tout azimuts de plusieurs armements nationaux africains.

Dès 1959, il y a eu la naissance de la « Black Star Line » avec un capital de 500 000 livres sterling (dont 60 % était détenu par l'Etat ghanéen) et du « Nigerian National Shipping Line », contrôlé à 51% par l'Etat nigérian¹²¹. Cela s'est poursuivi en 1960, avec la naissance de la Société Ivoirienne de navigation, les Liberian National Shipping Lines et la Compagnie Maritime Congolaise.

Enfin, à partir des années 70, on assiste à une affirmation maritime africaine sans précédent ; plusieurs compagnies de navigation ont été créées (un peu de manière spontanée) : le Africa Ocean Lines (Nigeria), le Cameroon Shipping Lines, la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM), la Compagnie Maritime Zaïroise, la Compagnie Sénégalaise de Navigation (COSENAM), la Compagnie Maritime du Faso ou COFAMA S.A (Burkina Faso), les Nigerbras Shipping Lines et les Nigerian Green Lines pour la Nigeria, la SITRAM et la SIVOMAR pour la Côte d'Ivoire, la SOCOTRAM pour le Congo, la SONATRAM pour le Gabon, la SOTONAM pour le Togo.

De toutes ces entreprises, seules la Black Star Line du Ghana et la Nigerian National Shipping line du Nigeria étaient d'envergure internationale. La Black Star Line, avec un capital de

¹²¹ Ndjambou, 1997 op cit. p.

500 000 livres sterling, la société intervenait dans les relations entre l’Afrique de l’Ouest, le Canada et les Etats-Unis, y compris le golfe de Mexique (Tableau 11).

La Nigerian National Shipping Line disposait de trois navires et utilisait en permanence deux affrétés. Le capital de l’entreprise était détenu à 51% par l’Etat Nigérian, 33% PAR Elder Dempster et 16% par le Palm Line (Une société maritime britannique).

Tableau 14 : le tonnage transporté par la Black Star Line de 1958 à 1963

Année	Milliers de tonnes	Nombre de navires possédés
1958	158	
1959	245	
1960	298	4
1961	400	5
1962	590	8
1963	620	12

Source : Ndjambou, 1998

La Conférence ministérielle des États de l’Afrique et du centre, était de ce fait l’organe de coopération régional pouvant défendre au mieux les intérêts des jeunes États indépendants de la côte occidentale africaine. Elle a participé aux négociations avec la CNUCED pour l’application du code de conduite. Cependant, la Conférence ministérielle des États de l’Afrique et du centre ne faisait pas le poids au regard des règles définies par le traité de Rome portant sur le partage des cargaisons et la répartition des trafics. De même que l’interprétation du code n’était vraisemblablement pas la même entre les pays en voie de développement et les pays développés.

« Les uns conçoivent le Code comme un instrument de développement économique et procèdent à une interprétation large de ses dispositions et principes, alors que les autres conçoivent le Code comme un instrument de réglementation des conférences et procèdent à une interprétation étroite, voire formaliste, de ses dispositions », (Assonitis, 2015).

En raison des difficultés d'application du code de conduite, les armements nationaux africains et notamment la Conférence ministérielle des États de l’Afrique de l’Ouest et du centre ont échoué à établir des économies maritimes viables face à la montée en puissance de la libéralisation.

Compte tenu d'un nouveau système axé sur la libéralisation et des difficultés internes de fonctionnement, la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a subi plusieurs réformes. Cela s'est d'abord traduit par une nouvelle dénomination, passant de la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre à l'Organisation maritime des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) lors de la 6e session extraordinaire tenue à Abidjan les 5 et 6 août 1999.

De plus, cette institution réformée a adapté sa politique aux normes internationales en passant d'une politique protectionniste des années 70 et 80 à une politique de libéralisation du commerce et des services. Ce changement de politique est survenu à la suite de la signature par les États membres de l'Accord GATT/OMC et de l'Accord sur le commerce des services (GATS).

De plus, l'Organisation maritime des États de l'Afrique de l'Ouest et du centre a participé pour la création et la coordination de trois académies maritimes ; à savoir l'Académie régionale des sciences et techniques de la mer d'Abidjan (**ARSTM**), l'Université maritime régionale d'Accra (**RMU**) et l'Académie maritime du Nigéria (**MAN**).

Dans une perspective internationale, ces structures de formation font partis des organes spécialisés de l'organisation et œuvrent dans la formation des cadres sur les métiers du transport maritime et de la logistique à l'exemple du supply chain manager.

Cette formation a pour objectif de former des étudiants aux domaines de la logistique et du transport, tels que le stockage, l'affrètement, la gestion des inventaires, la sécurité, le droit des transports, les procédures douanières, ainsi qu'à ces secteurs émergents, comme l'optimisation des flux, l'économie du transport, le lien entre transport et protection de l'environnement, et la maîtrise des outils informatiques ERP (Enterprise-Resource-Planning) et CRM (Customer-Relationship-Management).

En effet, la logistique est désormais analysée comme une composante déterminante du développement. Elle associe l'ensemble des activités qui concourent à livrer les biens et services à qui les attend, au moment et à l'endroit choisis, au moindre coût possible relativement à la qualité du service, supposant la fiabilité de l'ensemble des acteurs et des moyens mobilisés pour y parvenir (Steck B., 2015).

Au niveau de la façade maritime du golfe de Guinée dans sa délimitation allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola, le Port autonome de Lomé est de loin le port de transit le plus important, avec plus de 3 800 000 tonnes de marchandises transitant dont 80,5% en direction du Burkina Faso. Les besoins de formations dans les métiers du transport et logistique sont grandes, et les

trois académies accueillent des étudiants venant des pays de l’Afrique de l’Ouest comme ceux de l’Afrique centrale.

De plus, depuis la disparition des armements nationaux, l’Organisation maritime des États de l’Afrique occidentale et centrale s’est transformée en une instance consultative pour ses états membres. Elle met en évidence diverses approches organisationnelles et financières, ainsi que des stratégies de planification et de mise en œuvre, tirées de récents projets de coopération technique et d’organisations internationales partenaires. Ces initiatives incluent notamment la dérégulation/privatisation du transport maritime, la refonte des instances représentatives des expéditeurs afin de renforcer leur rôle de prestataires de services, et l’intégration du secteur privé dans les activités portuaires.

En outre, conformément à la pratique courante sur le littoral du golfe de Guinée, toutes les entités, qu’elles soient économiques ou spécialisées, élaborent actuellement des politiques visant à combattre la piraterie en mer. L’OMEAOC s’engage activement dans l’amélioration de la sécurité maritime dans cette région. Parmi ses initiatives figure la création d’un réseau régional intégré de garde-côtes. Cependant, sa concrétisation rencontre des obstacles, principalement liés aux préoccupations croissantes des nations concernant leur indépendance.

Bien que le nombre d’actes de piraterie dans le golfe de Guinée ait diminué, les attaques dans la mer Rouge ont connu une augmentation alarmante au cours de l’année 2024. En effet, les rebelles houthis ont intensifié leurs attaques contre les navires commerciaux empruntant cette route maritime très fréquentée depuis la mi-octobre 2023 (Frémont, Brischoux, Mvele, 2024). Cette instabilité a conduit à la fermeture temporaire de la mer Rouge entre la mi-janvier et la fin février 2024, forçant ainsi les navires à emprunter une route plus longue en contournant le cap de Bonne-Espérance (Carte 1).

Il ne fait aucun doute que la mer Rouge est un véritable axe maritime majeur, reliant la Méditerranée à l’Océan Indien, avec près de 20 000 navires qui y transitent chaque année. Cependant, il est crucial que l’Organisation maritime des États de l’Afrique de l’Ouest et du Centre s’interroge sur l’avenir du golfe de Guinée face à l’instabilité croissante dans la mer Rouge, causée par les raids houthis au détroit de Bab al-Mandab. Comment les ports du golfe de Guinée peuvent-ils tirer parti de ce détour ? Sont-ils équipés pour accueillir ces bateaux ? Comment garantir une sécurité accrue.

Carte 51 : Lignes maritime empruntées par la CMA-CGM, avant et pendant la fermeture de la mer Rouge

Carte 52 a



Carte 52 b



Source : CMA-CGM, 2024

Au-delà des questions liées au transport maritime relatives aux pays du golfe de Guinée, l'activité halieutique est en effet un secteur assez inquiétant depuis des années. Cette région maritime est identifiée comme étant l'une des régions les plus à risques pour une pêche non durable ; ce qui met en péril les besoins des populations en ressources halieutiques. Le point suivant présente la situation des pêches dans le monde, et le cas du golfe de Guinée. Il présente

par ailleurs la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, comme instance de régulation des activités halieutiques dans cette région ; son système de gouvernance et des éléments entravant son fonctionnement.

Au-delà des préoccupations concernant le transport maritime dans le golfe de Guinée, l'activité de pêche représente un domaine plutôt alarmant depuis plusieurs années. En effet, cette zone marine est considérée comme l'une des régions les plus menacées par une exploitation non durable, ce qui met en danger les besoins des populations en ressources halieutiques.

Cette section s'attarde tout d'abord sur l'état actuel des pêches à l'échelle mondiale, avant de se focaliser sur le golfe de Guinée. Il abordera ensuite la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, qui supervise la gestion des activités de pêche dans cette zone. Les aspects suivants seront analysés : la manière dont elle est gouvernée et les défis auxquels elle fait face.

1-2- La Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, en tant qu'instance de régulation des activités halieutiques

L'Homme est devenu depuis longtemps tributaire des richesses de la mer mais sa méconnaissance de ce milieu l'a conduit à en faire un espace asphyxié, sans nul doute en voie d'appauvrissement (Gambardella S, 2019, p. 577).

A cet effet, à l'exemple des Organisations régionales de pêche, la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée est une organisation interétatique créée en 1984. Elle a pour objectif la gestion et le contrôle de l'activité de pêche dans un domaine maritime discontinu de 3 600km, représentant un plateau continental cumulé de 133 807 km² et une zone économique exclusive de 1 million km² (Carte 53).

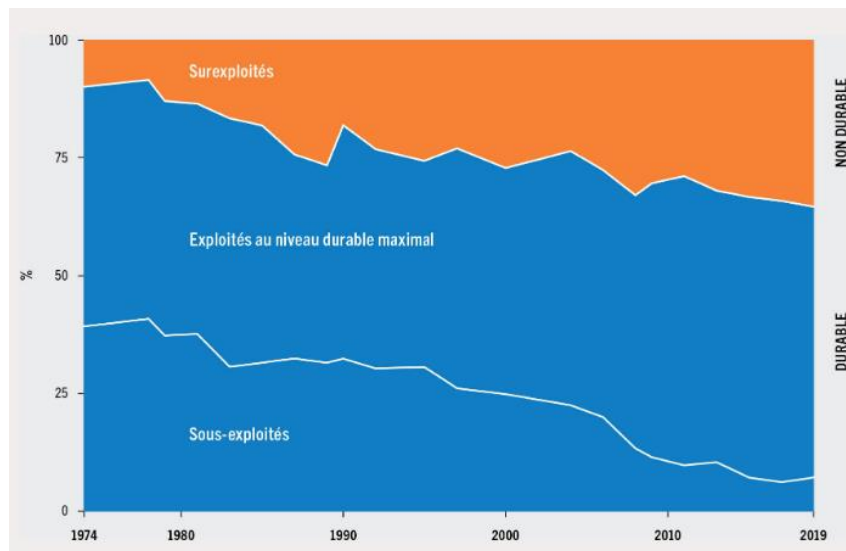
Compte tenu du contexte mondial des pêches, cette section se penche plus spécifiquement sur les conséquences de la Commission régionale des pêches dans une région où l'activité de pêche est dominée par des pratiques non durable ; notamment par une piraterie halieutique.

1-2-1- La situation des pêcheries dans le monde

Alors que la création et l'extension des ZEE ont transféré aux États côtiers la responsabilité de 90 % du potentiel halieutique mondial, (Koffi-Bikpo, 2010, p. 321), la gestion et de la régulation des espèces halieutiques continue de poser problème tant pour les pratiques de pêche que sur le plan du respect de la législation. En effet, d'après l'évaluation réalisée en 2020 par

la FAO, la part des stocks halieutiques exploités à un niveau biologiquement durable à l'échelle mondiale est passée à 64,6 % en 2019, soit une baisse de 1,2 % par rapport à 2017 (Figure 39), contre 90% en 1974. Le pourcentage des stocks exploités à un niveau biologiquement non durable a quant à lui augmenté depuis la fin des années 1970, passant de 10 % en 1974 à 35,4 % en 2019.

Figure 41 : l'état de l'exploitation mondiale des ressources halieutiques



Source : FAO, 2020

Quant au respect des règles juridiques, la pêche mondiale est menacée par des pratiques non conformes aux réglementations établies. Une pêche illicite non déclarée et non réglementée ; encore appelée la piraterie halieutique par Céline Yolande Koffie-Bikpo (2010) engendre plusieurs dysfonctionnements. Tout d'abord, il y a la diminution des ressources halieutiques due à la surpêche, qui affecte non seulement l'écologie et la biologie, mais aussi les flottes locales. En effet, certaines flottes artisanales maritimes doivent interrompre leurs activités, ce qui rend le poisson plus cher et menace la sécurité alimentaire des communautés les plus défavorisées. Face à ces défis, les Nations Unies ont encouragé les États riverains à collaborer pour établir des organisations régionales de gestion de la pêche, abrégées en ORPG. Cette initiative vise à faciliter la gestion des stocks de poissons dans les zones économiques exclusives (ZEE) élargies, tout en renforçant la coopération entre les pays concernés.

Durant la seconde moitié du XXe siècle, une quarantaine d'ORGP a en effet vu le jour, reflétant une volonté des Etats d'encadrer les activités de pêche. « *Ce siècle a été le théâtre de la prolifération de ce type d'organisations internationales, qui, pour la plupart, ont mis en œuvre une politique de gestion – entendue comme la manière d'administrer une activité – et de conservation – entendue comme le maintien des choses en l'état – des ressources halieutiques* »

(Gambardella S, 2019, p. 577). Dans leurs ouvrages publiés en 2003, Beer-Gabel et Lestang dénombrent 45 organisations régionales de pêche, alors que la FAO en compte 43 en activité.

En Afrique Atlantique, plusieurs organismes régionaux semblent se confondre à des Organisations régionales de gestion de pêche (**ORPG**). On en citera parmi tant d'autre la Conférence ministérielle sur la coopération halieutique entre les Etats africains riverains de l'océan atlantique (**COMHAFAT**), le Comité de pêches pour le centre Ouest (**CPCO**), la Commission sous régionale des pêches (**CSRP**), la Commission régionale des pêcheries du golfe de Guinée (**COREP**). Tous ces organismes portent un même objectif, celui d'harmoniser les politiques nationales des Etats membres en matière de préservation, de conservation et d'exploitation des ressources halieutiques afin de renforcer la coopération régionale.

Notre analyse se porte sur la Commission régionale des pêcheries du golfe de Guinée (**COREP**) ; comme étant la première organisation régionale de pêche créée en l'Atlantique sud-est. Après une brève présentation de la COREP, il serait judicieux d'examiner l'apport de cette institution dans la gestion des pêches et la régulation de l'activité dans l'espace maritime qu'elle couvre.

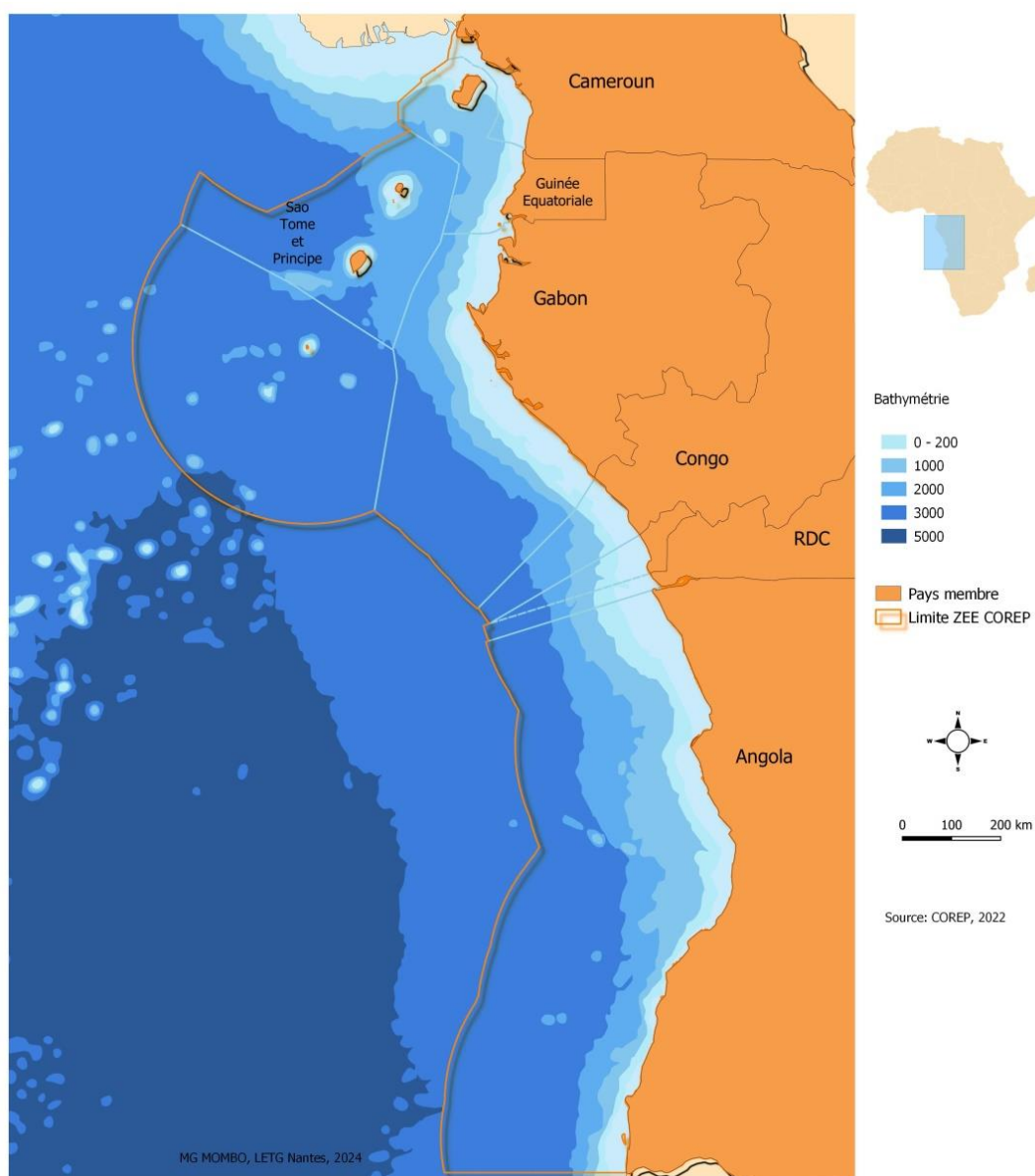
1-2-2- La Commission régionale des pêches dans le golfe de Guinée comme outil de gestion intégrée

La Commission régionale des pêches du golfe de Guinée dispose de cinq membres permanents dont les adhésions ce sont faites progressivement. De 1985 à 1988, les pays ayant ratifiés la Convention sont la République démocratique du Congo, le Gabon, le Congo et Sao Tome et Principe. Ils ont été rejoints le 2 janvier 2003 par le Cameroun. Et de deux membres observateurs : la Guinée Equatoriale et l'Angola (Carte 52).

La Commission régionale des pêches dans le golfe de Guinée dispose d'un vaste domaine maritime riche en poissons pélagiques (618 500 t.) qu'en démersaux (110 500 tonnes).

Le thon albacore (*Thunnusalbacares*), le requin (*Selachimorpha*) et les petits pélagiques côtiers de la famille des *clupedae* (*Ethmalosesfimbriata* et *Sardinellamaderensis*) forment les communautés les plus importantes ; tandis que les stocks de poissons démersaux sont majoritairement dominés par les espèces estuariennes comme le bar (*pseudotolithus senegalensis*), le bossu (*pseudotolithus elongatus*), le capitaine (*polydactylus quadrifilis*) et le sole (*cynoglossus* spp), (Ndjambou L.E, Lembe Bekale A-J, et Nyinguema Ndong L. C., 2019, p.4).

Carte 52 : les pays membres de la COREP et leurs ZEE



Par ailleurs, au cours de la 13^è session ordinaire tenue à Brazzaville, le 30 octobre 2007, la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée s'est ralliée à la Communauté des Etats de l'Afrique centrale (**CEEAC**). Elle est donc devenue à ce jour une commission spécialisée de la CEEAC (Figure 42).

J'ai eu l'occasion de me rendre au siège de la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, basé à Libreville, et d'échanger avec son secrétaire général. Il m'a semblé que cette instance régionale manquait cruellement de puissance, comme l'a déjà souligné Ona-Ona en 2019. En dépit de son rôle crucial, la Commission des pêches du golfe de Guinée fonctionne davantage comme un organisme consultatif plutôt que comme une entité de gestion, principalement en raison du fait que les instruments régionaux en matière de pêche ne sont pas contraignants pour les États.

Cette situation découle de plusieurs facteurs. Tout d'abord, la **COREP** éprouve des difficultés à recueillir des données sur les activités de pêche. Les dernières estimations du potentiel halieutique des pays de la zone remontent à 2008, ce qui montre bien le manque de communication entre les différentes agences nationales chargées des pêches et de l'aquaculture. Pour avoir été à la direction générale des pêches et d'aquaculture du Gabon, le constat est qu'il n'y a aucun service dédié à l'intégration régionale du Gabon en matière des pêches. Encore moins au commissariat de l'intégration régionale, sous service du Ministère des affaires étrangères. *« Dans ces Etats, la politique est très présente en tout et pour tout. Une administration ne peut nouer des liens solides avec une institution régionale sans que les décisions ne viennent du « haut » ;* propos recueilli auprès d'un responsable à la Direction des pêches au Gabon pour justifier le fait que le Gabon ne partageait pas ses informations à la direction de la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée (**COREP**).

Il est crucial de mettre en évidence que, en plus d'un manque de volonté politique de la part des pays membres pour partager des données avec la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, plusieurs d'entre eux font également face à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans la collecte de données, en particulier des spécialistes en statistiques appliquées à la pêche et à l'aquaculture.

Pourtant, il existe une école régionale en matière de pêche à Yaoundé ; l'Institut sous régional de statistique et d'Economie Appliquée (**ISSEA**). Plusieurs pays, comme Madagascar et l'île Maurice, y envoient leurs citoyens pour la formation. Mais aucun des pays membres de la COREP ne s'est toutefois encore engagé dans cette voie. Nous avons obtenu ces informations d'un responsable au siège de la commission : *« Là encore, le manque de volonté politique vient se greffer à un problème de ressource humaine »* va-t-il ajouter.

Pour finir, l'absence de suivi des stratégies constitue un obstacle majeur pour la Commission des pêches du golfe de Guinée. Effectivement, en 2016, la FAO a organisé une formation pour former des spécialistes en statistiques halieutiques, qui devaient ensuite transmettre leurs

connaissances dans leurs propres pays. Cependant, les États n'ont pas eu les ressources nécessaires pour assurer la pérennité de cette formation sur leur territoire.

La COREP et ses membres font face à un défi similaire : l'absence d'unités chargées du suivi, ce qui entrave la continuité des projets et des initiatives.

1-2-4- Pour une meilleure organisation de la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée ?

En théorie, la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée (COREP) dispose d'un cadre juridique et réglementaire pour gérer les stocks de poissons dans les eaux africaines. Cependant, ces règles ne suffisent pas. Pour que les États soient véritablement engagés dans la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), il est impératif de renforcer les pouvoirs de cette commission.

Selon diverses recherches sur les organisations régionales de pêche des pays en développement, les contraintes financières constituent le principal obstacle à une gestion efficace. Il est donc crucial d'allouer des ressources adéquates à la COREP. Cela implique notamment l'établissement d'un budget réaliste. De plus, une collaboration effective en matière de partage de données doit être encouragée. Nous avons remarqué, lors de notre visite à la COREP et à la Direction nationale des pêches gabonaise, qu'il n'existe aucun lien entre les instances nationales de pêche et cette commission, qui est pourtant une entité régionale.

En définitive, la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée doit se doter de moyens financiers autonomes en développant des alliances internationales.

De plus, nous aborderons dans la section suivante la seconde phase, correspondant au réveil maritime dans le golfe de Guinée. Dans ce contexte, notre objectif est d'analyser la gestion marine dans cette zone en mettant en évidence les actions entreprises par la Commission du golfe de Guinée (CGG), une organisation dédiée aux questions de sûreté et de sécurité en mer dans la région.

1-3- La Commission du golfe de Guinée

La période entamée au cours de la décennie 1990 est celle de l'instabilité socio-politique en Afrique, singulièrement dans les pays bordant la côte atlantique africaine. Elle est marquée par le chaos politique, les crises socio-politiques et les guerres civiles.

Ainsi, préoccupés par des crises récurrentes à terre, ces États côtiers de la façade Ouest africaine ont peu à peu « tourné le dos à la mer » en se focalisant sur les enjeux de sécurité continentaux.

Les conflits en Afrique sont plus nombreux et enferment certaines régions dans des périodes d'instabilité longues et violentes générant la pauvreté, l'insécurité, les guerres, les trafics en tout genre qui paralysent les économies et enferment les territoires aux marges floues et mouvantes dans la spirale de l'oubli, (Pierre et Desse, 2008, p. 110).

De ce fait, la deuxième période, considérée comme celle du renouveau maritime, démarre avec la création d'une instance régionale de concertation et de coopération, dénommée la Commission du golfe de Guinée (CGG).

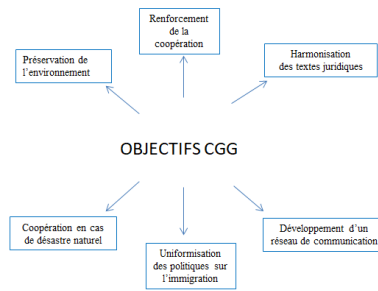
Elle apparaît comme le cadre chargé de la prévention, la gestion et le règlement des conflits liées à la délimitation des frontières et l'exploitation économique et commerciale des richesses naturelles situées aux limites territoriales, notamment en cas de chevauchement des Zones Economiques Exclusives des Etats membres (Traité instituant la CGG, 2001). Pour Albert-Didier Ogoulat (2005), la création de la Commission du golfe de Guinée répondait à un besoin crucial et offrait aux pays riverains une opportunité inattendue de revitaliser leurs activités maritimes.

Ainsi, grâce à l'établissement de cette commission, ces nations côtières ont pu respirer un nouvel air, mettant fin à l'atmosphère étouffante causée par les conflits armés. Par conséquent, il est essentiel pour nous d'examiner en profondeur le mécanisme de gestion marine dans cette zone, en analysant le rôle joué par les organisations régionales. Notre objectif est de comprendre comment ces entités contribuent au développement sociopolitique des États membres, ainsi que leur influence sur la prise de décision concernant les affaires maritimes.

1-3-1- Brève présentation de la Commission du golfe de Guinée et de ses Etats membres

La Commission du golfe de Guinée (CGG) a été fondée le 3 juillet 2001 à Libreville, après l'élaboration et la signature de son traité constitutif. À l'origine, ce sont seulement cinq pays qui ont adhéré au texte, soit le Gabon, le Congo, l'Angola, le Nigeria et Sao Tomé-et-Principe. En 2008, trois autres pays, soit la République démocratique du Congo, le Cameroun et la Guinée équatoriale, se joindront à eux. Ainsi, la CGG est une organisation ayant pour but de rassembler les deux sous-régions d'Afrique occidentale, soit la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), dans le but d'œuvrer ensemble pour assurer la paix et renforcer les liens d'amitié propices au développement économique.

Figure 43 Les objectifs de la Commission du golfe de Guinée

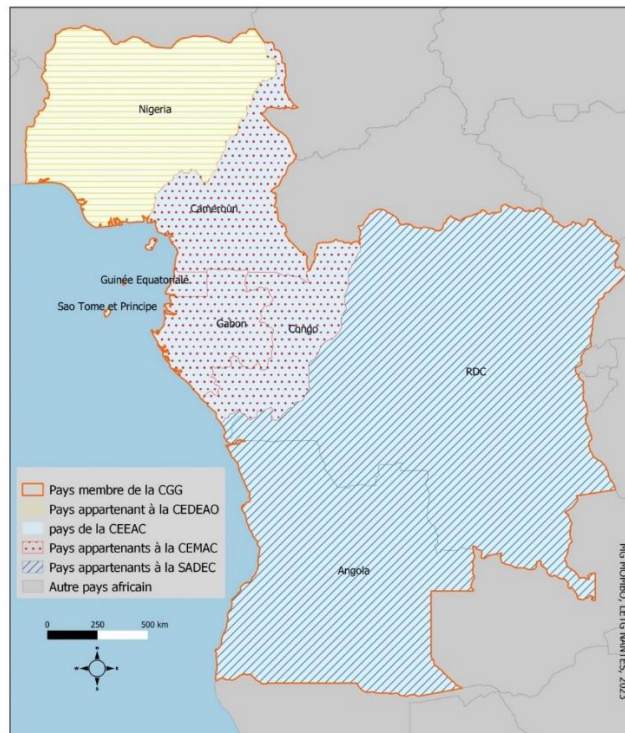


Source : Commission du golfe de Guinée, 2023

Les objectifs suivants ont été fixés afin de favoriser l’intégration sociopolitique ainsi que le développement économique dans cette région, en veillant au respect des principes de la souveraineté nationale, du règlement pacifique des litiges par la voie diplomatique, et de l’intangibilité des limites territoriales héritées de la période coloniale.

Cette entité regroupe huit nations qui couvrent ensemble une superficie totale de 5,6 millions km, avec une population estimée à environ 260 millions d’habitants. Cette vaste région regroupe plusieurs valeurs et civilisations. C’est une zone à la fois anglophone, lusophone, hispanophone et francophone (Bassou, 2014, p 152).

Carte 53 : les pays membres de la Commission du golfe de Guinée et leurs affiliations dans d’autres organisations régionales



Le Commission du golfe de Guinée regroupe des Etats dotés d'importantes ressources naturelles tant continentales que marines. En effet, la région regorge des minerais de fer, de cuivre, de zinc, de nickel, d'aluminium, de cobalt, de manganèse et des terres rares. Plusieurs richesses sont encore non exploitées, notamment le cuivre et le cobalt de la RDC, l'aluminium du Cameroun et le manganèse au Gabon (Bassou A., 2016, p.7). C'est également une zone de forts intérêts pétroliers. Cinq pays membres (dont le Nigéria, premier producteur du continent avec 1,27 millions de barils par jour) figurent parmi les dix premiers producteurs de pétrole en Afrique. C'est aussi un domaine maritime riche en ressources halieutiques, car la FAO évalue ce potentiel à 200.000 tonnes pour les espèces démersales et pélagiques et à 400.000 tonnes pour les espèces thonidés.

Toutefois, les pays riverains du golfe de Guinée sont toujours en quête d'une paix continentale et maritime. L'actuelle situation difficile, résultant des effets directs et indirects de la crise économique des Etats, le terrorisme, l'utilisation des mercenaires pour la déstabilisation des pays, la piraterie, le trafic de drogue, la criminalité transfrontalière et d'autres phénomènes affectent la stabilité des pays du golfe de Guinée ¹²² et constituent une source d'inquiétudes pour les pays riverains.

1-3-2- Des objectifs loin d'être réalisés pour la Commission du golfe de Guinée

Pour apprécier les initiatives entreprises par la Commission pour le golfe de Guinée, il était pertinent de se pencher sur les articles accessibles depuis son site web. Malheureusement, certains éléments manquaient, les seuls documents à notre disposition sont : le traité instituant la Commission, le protocole additionnel, les communiqués finaux de la première et la deuxième Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernement des Etats membres de la Commission du golfe de Guinée, tenues en 2006 et en 2008.

Parmi les événements passés ou futurs, on peut citer la déclaration préliminaire annonçant la prochaine réunion de Luanda, prévue en 2012, ainsi qu'un compte-rendu détaillé de la visite effectuée par le secrétaire général de la commission auprès du président de l'Union africaine, qui s'est tenue le 15 septembre 2015.

Cela dit, force est de constater que le site web de la Commission du golfe de Guinée n'est guère fourni en matière d'informations. Toutefois, l'entretien semi-structuré mené auprès de la

¹²² Extrait du discours du Président Téodoro Obiang Nguema, lors du IIIe Sommet des Chefs d'Etats et de Gouvernement de la Commission du golfe de Guinée.

Commission d'intégration sous-régionale nous a permis d'approfondir notre compréhension des défis rencontrés par la Commission du golfe de Guinée en tant qu'organisme sous-régional responsable de la paix dans cette zone maritime.

D'une manière générale, la gouvernance des institutions régionales dans le golfe de Guinée semble difficile et problématique. En dépit de multiples initiatives et de bonnes intentions des États de la région, des problèmes d'opérationnalité des structures existantes perdurent.

Malgré la mise en place de groupes (ou forces) d'interposition, les CER ont du mal à préserver la paix dans les États membres menacés ou touchés par des conflits armés sans l'intervention étrangère comme au Mali, alors qu'il y a l'Ecomog dans la CEDEAO, ou encore en République Centrafricaine (RCA) (Madiaki, 2006, p.5). Autrement dit, bien qu'ils unissent leurs ressources, les États africains, y compris ceux du golfe de Guinée, ont échoué à remplir diverses fonctions attribuées aux organisations régionales, que ce soit en matière de sécurité, de défense ou d'environnement.

De plus, on peut observer une faible présence médiatique de la Commission du Golfe de Guinée, non seulement au niveau international, mais aussi africain. Ce manque de visibilité reflète apparemment l'inactivité prolongée de cette institution, qui éprouve des difficultés à atteindre ses objectifs, tels que la promotion de la collaboration entre les pays, la protection de l'environnement ou l'harmonisation des lois nationales. En effet, bien que la Commission du golfe de Guinée, ainsi que les Communautés économiques des États d'Afrique centrale (CEEAC) et d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) aient signé un accord de collaboration en 2013 pour améliorer la sécurité maritime en Afrique occidentale et centrale, il semble que cette dernière n'ait pas réussi à stimuler une véritable dynamique de coopération entre ses membres. Il est fréquent, dans le golfe de Guinée, que les objectifs et actions de la CGG se superposent à ceux d'autres organisations régionales, telles que la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC). Toutes ces entités visent à promouvoir une collaboration économique entre nations.

De surcroît, il faut souligner que la contribution de la Commission du golfe de Guinée dans le domaine de l'environnement reste insignifiante. En effet, diverses recherches ont mis en évidence un volume considérablement plus élevé de pétrole rejeté dans les eaux Ouest africaines par rapport aux fuites causées par l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon, survenue en avril 2010 dans le golfe du Mexique. Ce chiffre s'élèverait actuellement à 632 millions de litres, une quantité qui devrait être significativement révisée à la hausse. Que ce soit par accident, comme cela a été le cas en 2020 avec le déversement de pétrole à Etimboué

(Gabon), par le vol et le sabotage des pipelines dans le delta du Niger, la pollution des rivières et des nappes phréatiques n'est jamais abordée lors des réunions de la Commission du golfe de Guinée.

Enfin, sur le plan juridique, il n'existe à ce jour aucun texte harmonisé entre les Etats membres, alors que l'un des objectifs de la Commission, figurant dans le traité, était l'harmonisation des politiques respectives des Etats membres dans les affaires d'intérêt commun, notamment en matière de ressources naturelles.

A cet effet, quelles sont les facteurs entravant le bon fonctionnement de la Commission régionale du golfe de Guinée ?

1-3-3- Les facteurs d'une gouvernance difficile

Au regard de ce qui précède, la Commission du golfe de Guinée est de toute évidence une institution en difficulté, inexistante pour certains alors que d'autres parleraient même de coquille vide. Du mode de création aux questions de souveraineté, y compris le manque de financement et la non application des décisions prises lors des conférences internationales, les facteurs entravant le bon fonctionnement de ladite institution sont bien nombreux.

En effet, comme l'a si bien dit notre interlocuteur à la Commission d'intégration sous régionale, la Commission du golfe de Guinée découle d'une volonté politique (comme il est de coutume en Afrique). Elle n'a donné lieu à aucune étude de faisabilité ou d'expertise. Les décisions adoptées viennent du haut et elles sont imposées telles des caprices.

De plus, le personnel affecté à son exécution n'a pas toujours une expertise approfondie en matière de fonctionnement d'une organisation régionale intégrée. La majorité de ces employés ne possèdent pas non plus de connaissances spécialisées dans les questions maritimes, ni même en droit ou en stratégie. En conséquence, la Commission du golfe de Guinée peine à atteindre son plein potentiel. Le personnel assigné au siège est principalement composé de délégués de différents pays, dont les compétences et performances varient considérablement.

L'insuffisance de financement interne constitue une autre épreuve redoutable à laquelle fait face la Commission du golfe de Guinée.

Aussi, le manque d'autofinancement est l'autre difficulté majeure à laquelle est confrontée la Commission du golfe de Guinée. D'après son traité institutif, en son article 19, les ressources financières de la Commission proviendraient essentiellement des contributions des Etats membres, des dons et legs. Le Secrétariat établit, pour chaque exercice, un projet de budget qu'il soumet à l'examen du Conseil, lequel le présente avec ses recommandations, à

l'approbation de la Conférence. Ainsi, la Conférence détermine le mode de calcul des contributions des Etats membres au budget de la Commission, ainsi que les monnaies dans lesquelles elles sont versées. Ces cotisations s'élèvent à 500 000 dollars par an.

Malheureusement, les nations concernées ont eu des difficultés récurrentes pour s'acquitter de leurs obligations financières. Par exemple, le Gabon devrait encore 3 355 718 dollars, ce qui équivaut à environ 2 976 521,87 euros, selon les derniers relevés. Les seuls efforts consentis par les pays membres de la Commission du golfe de Guinée se font à la veille des rencontres des Chefs d'Etats, sous la forme d'obligations ou de contrainte, car la prise de parole ou le vote des membres de la délégation est subordonnée au versement partiel ou total des cotisations. C'est en cela que nous renseigné l'un des enquêtés : *« Il en résulte que les agents du siège de la Commission à Luanda aient plus de 21 mois d'arriérés de salaire. En tant qu'Etat de siège, l'Angola qui est le seul membre à verser régulièrement ses contributions, permet ainsi à la CGG, plongée dans « un état de coma », d'exister juridiquement en tant qu'institution régionale, avec des salariés affectés, même si sur le plan opérationnel, il s'agit d'une « institution morte ».* En réalité, la difficile gouvernance de la Commission du golfe de Guinée serait due au manque d'intérêt accordé par les pays membres, car la Commission ne détient aucun pouvoir de coercition, aucun texte fort pouvant réellement faire pression sur un Etat en cas du non-respect de ses engagements.

Après avoir évalué les marqueurs d'un réveil maritime par l'examen des institutions, la prochaine session présente d'autres éléments symbolisant une prise en compte maritime dans le golfe de Guinée. Elle se propose d'analyser les piliers de gouvernance dans cette région maritime et leur mise en œuvre.

Section 2 : Les principaux piliers de gouvernance dans le golfe de Guinée et leur mise en œuvre

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, négociée à partir de 1973 et finalement adoptée en 1982 à Montego Bay, est souvent qualifiée de « constitution pour les océans » en raison de ses dispositions visant à promouvoir une utilisation pacifique des mers et des océans, ainsi qu'à protéger et préserver leur environnement (Rochette J, 2013, p.203). Ce texte juridique sert de cadre législatif mondial, permettant aux États de développer et d'appliquer des politiques nationales et régionales. Grâce à cette convention, les pays côtiers ont acquis des droits exclusifs sur l'exploitation des ressources situées dans la zone économique exclusive, étendue jusqu'à 200 milles marins (370 kilomètres) de la ligne de base. De plus, ils ont des responsabilités,

notamment en matière de protection de l'environnement, de recherche et de sauvetage en mer. La liberté de naviguer est conservée pour tous les navires, y compris dans la mer territoriale, dans le cadre prévu par la convention du « droit de passage inoffensif »¹²³.

Le système mondial doit pouvoir énoncer des règles communes pour la préservation des océans. Toutefois, comme les souligne Julien Rochette (2013), il est crucial d'adopter des mesures spécifiques, tenant compte des caractéristiques distinctes et de l'ampleur des menaces qui pèsent sur chaque région du monde (p. 202). C'est précisément ce qu'a souligné le représentant brésilien, M. Gilberto Amado, lors de la Deuxième conférence des Nations Unies sur le droit maritime : « *Il n'existe pas deux mers semblables. Par conséquent, trouver une solution universelle unique à tous les problèmes n'a jamais été, et ne sera probablement jamais simple* »¹²⁴. Afin de répondre à ces défis, certains États africains, notamment ceux du golfe de Guinée, se sont engagés à mettre en place divers piliers de gouvernance.

Dans cette section, nous allons nous concentrer sur la Convention pour la coopération dans la protection, la gestion et l'exploitation durable de l'environnement marin et côtier de la région Ouest africaine, du centre et du sud (Convention d'Abidjan), le protocole de Yaoundé, la Charte de Lomé et la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans (Stratégie AIM 2025).

Notre objectif est de comprendre les raisons qui ont poussé à l'adoption de ces différents instruments réglementaires et d'analyser leur application sur la façade maritime du golfe de Guinée.

2-1- Les pays du golfe de Guinée et la gouvernance des mers

Cette section explore les différents piliers de la gouvernance mis en œuvre dans le golfe de Guinée et leur application sur cet espace maritime. En effet, s'agissant de la protection de l'environnement en générale, dans son article intitulé « *Les Conventions régionales africaines pour la préservation de la biodiversité et de ses ressources* », Maurice Kamto (1971) soulignait ce qui suit :

¹²³ Droit de la mer : il y a 40 ans, la Convention de Montego Bay ; Direction : Ministère des Armées / Publié le : 09 décembre 2022

¹²⁴ Cité par Julien Rochette, 2013, p. 203.

« Il n'est pas rare d'entendre parler de l'indifférence, voire de l'hostilité des Etats africains aux problèmes de l'environnement. Il s'agit assurément d'une de ces idées fausses qui finissent par s'imposer à force de répétition. Certes, en tant que continent sous-développé et dans l'ensemble faiblement industrialisé, l'Afrique a tendance à différer la lutte contre la pollution industrielle et d'autres formes de nuisances liées en particulier à l'essor des villes. Mais elle a très tôt mis l'accent sur la protection de la nature et des ressources naturelles. Son intérêt pour ces aspects du problème de l'environnement est de loin antérieur à la Conférence des Nations unies sur la question tenue en 1972 à Stockholm », (Kamto, 1991, 420)

Encore aujourd'hui, ce discours d'une Afrique indifférente aux questions environnementales est toujours véhiculé. Certes, il est important de souligner qu'il existe un réel faussé entre les discours, les textes et les réalisations. Toutefois, cela n'efface pas le fait qu'il existe des textes juridiques sur ces questions de protection de l'environnement comme le souligne Maurice Kamto.

Les motivations ont été animées par bien de facteurs. Comme l'explique Chasek 2020 dans son analyse portant sur Stockholm et la naissance de la diplomatie environnementale, durant la décennie 1960, une série de catastrophes environnementales a suscité une prise de conscience et des préoccupations concernant l'environnement naturel.

Sept cent cinquante personnes sont décédées à Londres en 1962, dans le brouillard « soupe aux pois » attribué à la pollution atmosphérique. Un tas de déchets de mine de charbon s'est effondré en 1966, ensevelissant 116 enfants et 28 adultes à Aberfan, au Pays de Galles. En 1967, le pétrolier Torrey Canyon a déversé des millions de litres de pétrole dans la Manche. En 1969, le passage d'un train a enflammé par inadvertance des débris flottants couverts de pétrole sur la rivière Cuyahoga, dans l'Ohio. Une marée noire au large de Santa Barbara, en Californie, a tué environ 3 500 oiseaux de mer. L'Europe est choquée par une intoxication massive de poissons dans le Rhin. La sécheresse a ravagé le Sahel, provoquant la famine chez certaines des personnes les plus pauvres du monde. Le Japon a pleuré la mort des 2 265 victimes de l'empoisonnement au mercure causée par une entreprise chimique qui a rejeté cette toxine dans la baie de Minamata. Par la suite, le site a prêté son nom à la maladie de Minamata, une maladie neurologique causée par l'empoisonnement au mercure.

S'agissant des mers et des océans, bien avant la Convention de Montego Bay, la Conférence des Nations unies sur l'environnement humain de 1972 ouvre une nouvelle ère de coopération à l'échelle mondiale sur l'environnement.

Ainsi, en 1974, le programme pour les mers régionales a donné lieu à l'élaboration de plusieurs cadres législatifs en Afrique ; à l'exemple de la Convention d'Abidjan en 1981, couvrant la façade Ouest africaine et de la Convention de Nairobi (1985), relatif à la façade Est du continent.

Le 23 mars 1981, à Abidjan, les nations bordant l'océan Atlantique sur la côte Ouest africaine se sont engagées à collaborer pour préserver et valoriser leur environnement marin et côtier. Cette entente, connue sous le nom de « Convention d'Abidjan », est entrée en vigueur quatre ans plus tard. En 1984, elle a pris son appellation actuelle : « Convention pour la coopération dans la protection, la gestion et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier de la côte Atlantique ». La Convention d'Abidjan s'étend de la Mauritanie jusqu'à la Namibie, soit environ 11 228 kilomètres ; soit 43 % de la surface totale de l'Afrique.

Il convient de souligner que cette convention constitue un cadre exhaustif visant à protéger, gérer et développer durablement l'écosystème marin côtier de la région. L'article 4, paragraphe 1, de ladite Convention encourage les signataires à négocier des traités bilatéraux, multilatéraux, sous-régionaux ou régionaux dans le but de préserver les écosystèmes marins et côtes, ainsi que de gérer de manière durable les ressources naturelles en considérant l'impact sur l'environnement.

Cependant, la Convention dite d'Abidjan pour le respect de l'environnement marin sur la façade Ouest africaine n'est pas contraignante. Il est au bon vouloir des États signataires de l'appliquer ou pas. Aucune mesure de répression en cas de non-application n'a été prévue. Contrairement à la Convention de Nairobi, qui porte le même intérêt que celle d'Abidjan, mais dont le champ d'application est sur la façade est africaine, celle-ci porte un indicatif présent assez impératif : « *les parties contractantes établissent des zones protégées...* », (Kamto M, 1991, 421).

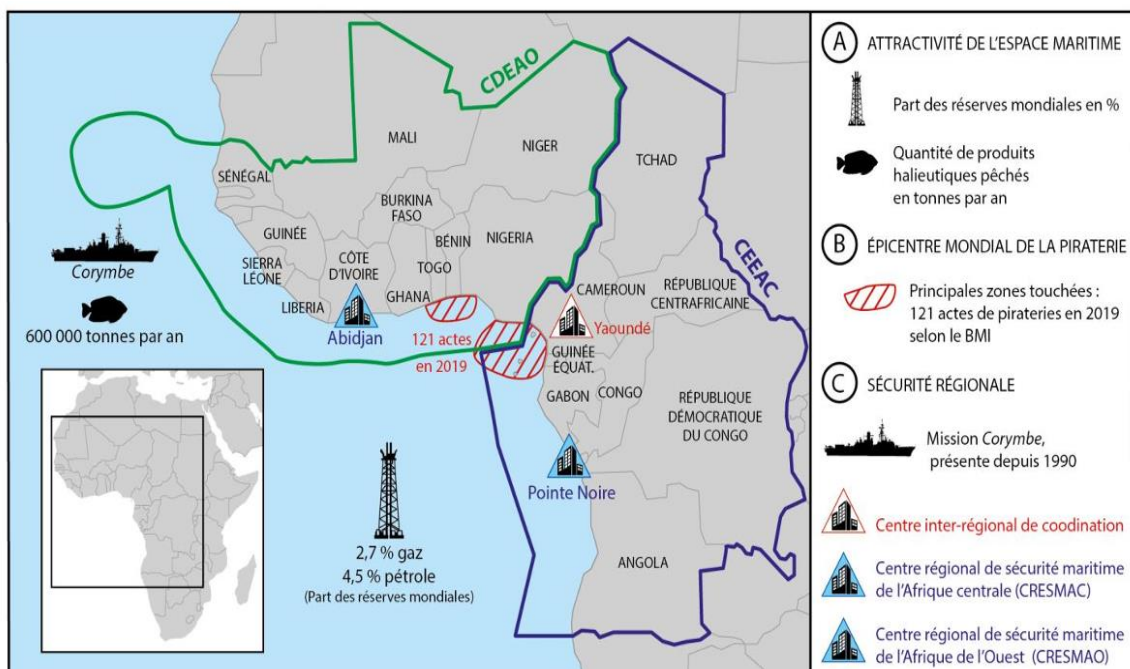
Outre les préoccupations environnementales, la sécurité maritime constitue un sujet particulièrement important dans le golfe de Guinée. Il repose entre autres sur le code de conduite de Yaoundé, qui se démarque par son caractère spécifique aux pays bordant cette zone.

Les résolutions des Nations Unies 2018 (2011) et 2039 (2012) encouragent les États de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Commission du golfe de Guinée

(GGC), à lutter à travers une action concertée, contre la piraterie, les vols à main armée en mer et autres formes de crimes militaires dans le golfe de Guinée (Revue UNOWAS, 2023). C'est dans ce contexte que le 25 juin 2013, les Chefs d'État et des gouvernements des États de l'Afrique centrale et de l'Ouest s'engageaient à renforcer la coopération pour lutter « contre la piraterie, les vols à main armée et les autres activités illicites commis en mer dans le golfe de Guinée (Tisseron, 2023). Ceci est une réponse à l'augmentation des actes de piraterie et des vols à main armée en mer dans une région considérée en 2012, comme étant la région maritime la plus dangereuse au monde alors qu'il s'agit d'une région où transitent cinq millions de barils de pétrole par jour.

La coopération maritime est d'une part renforcée par la Déclaration des Chefs d'État et des Gouvernements des États de l'Afrique centrale et de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans cet espace maritime commun en mobilisant des équipements et logistiques adéquats. D'autre part, par l'élaboration d'un texte fixant les droits et engagements des États parties afin de mutualiser des forces et de lutter contre l'insécurité en mer. Le **Code de Yaoundé**, qui divise l'espace maritime en différentes zones d'intervention, contribue également à la stratégie globale de lutte contre la piraterie. Cet outil a mené au développement de l'Architecture de sécurité et de sûreté maritime dans le Golfe de Guinée.

Carte 54 : l'Architecture de sécurité et de sûreté maritime du golfe de Guinée



Source : Centre d'études stratégiques de la marine, 2020.

Enfin, la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement (Charte de Lomé) constituent l'instrument juridique de l'Union africaine pour combattre la piraterie et les activités criminelles dans le golfe de Guinée. La **Charte de Lomé** s'inscrit dans la continuité de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, horizon 2050 (Stratégie AIM, 2050). Elle vise à promouvoir le développement des économies bleues en créant des emplois le long des côtes, en particulier en codifiant et en favorisant le développement de la pêche artisanale, en encourageant la transformation locale des produits de la mer et en facilitant leur commercialisation locale, régionale et internationale¹²⁵.

Si la **Charte de Lomé** est l'instrument juridique de l'Union africaine pour la sécurité et le développement en mer, certains experts de la question dans la région dénoncent en réalité des problèmes de leadership. Il faut rappeler qu'au niveau subrégional, les Etats africains avaient déjà établi des instruments juridiques contraignants pour la coopération dans la lutte contre la criminalité en mer : la Stratégie maritime intégrée adoptée par trois organisations d'intégration régionale de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique Centrale et celle adoptée par la Communauté de Développement de l'Afrique Australe, le Mémoire d'entente sur la création d'un Réseau sous-régional intégré des gardes côtières de l'Afrique de l'Ouest et Centrale signé dans le cadre de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et Centrale et le règlement concernant la gouvernance des affaires maritimes adopté par l'Union Economique et Monétaire de l'Ouest Africain (Caliguirri A, 2017, p.4). Aussi, les **Codes de conduite de Djibouti et de Yaoundé** étaient déjà en vigueur avant la **Charte de Lomé**.

Lors de notre entretien semi-directif, un cadre supérieur anonyme de la marine a fait la déclaration suivante : « *Ayant déjà une structure de sécurité, il aurait été judicieux d'élargir le champ d'application de l'architecture de sécurité de la CEEAC, au lieu d'élaborer encore un autre instrument juridique ; car la Charte de Lomé n'est pas une stratégie. C'est un engagement qui vient s'ajouter à d'autres* ».

En vérité, s'abstenir de poursuivre le code de conduite de Yaoundé en signant la Charte de Lomé revient de freiner les tentatives de l'Afrique centrale mais particulière du Cameroun de se positionner stratégiquement ; comme État pilote de la lutte contre la piraterie dans la région. Francois Guisiou (2008) faisait ce même constat sur la côte Est-africaine. En effet, avec la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti, *la politique de Djibouti dans la lutte contre la*

¹²⁵ Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement. Chapitre II, portant sur les mesures de prévention et de lutte contre la criminalité en mer.

piraterie est à mettre au crédit de sa stratégie de captation des intérêts géostratégiques étrangers (...) le Code de conduite de Djibouti a en quelque sorte confirmé cette place de micro-Etat dans la lutte, Djibouti devenant l'épicentre de lutte régionale et prêtant son nom au document de référence pour la coopération régionale contre la piraterie somalienne ».

En outre, quelle influence de ces piliers de la gouvernance dans la gestion de l'espace maritime du golfe de Guinée ? Y a-t-il des disparités dans leur mise en œuvre entre les pays de l'Afrique de l'Ouest et ceux de l'Afrique centrale ?

2-2- La coopération maritime, facteur d'unification des océans : le cas du golfe de Guinée

La géographie humaine étudie l'homme et les sociétés dans leur espace : l'espace « géographique ». Les phénomènes de l'établissement humain se situent les uns par rapport aux autres dans cet espace qui est aussi le lieu de réalisation des déplacements dus à l'activité humaine. Ces flux de personnes de biens ou d'informations relient les phénomènes que sont les villes, les bourgs, les villages, etc. dans un ensemble organisé (Hubert J-P., 2017, p. 11).

Or, la mondialisation a apporté une nouvelle dimension à l'espace géographique. Elle ajoute de la complexité à chacun des espaces qui coexistent sur la planète. Elle participe, comme changement d'échelle, à l'ensemble touffu des multiples modalités de mesure de la distance (métriques). Elle contribue aussi à la redéfinition des autres échelons que celui qu'elle apporte et au contenu (substance) des objets géographiques. Spécifiquement, l'individu – avec son corps – et le Monde sont deux bornes qui entrent dans une nouvelle relation car, désormais, le premier a accès au second et peut faire de cette disponibilité un élément de son univers personnel (Levy, 2007, p. 9).

La géographie humaine s'intéresse à la manière dont les êtres humains et leurs communautés interagissent avec leur environnement spatial, également connu sous le nom d'espace géographique. Ce dernier constitue non seulement le cadre physique où prennent place divers événements liés à l'établissement humain, mais il est aussi le théâtre des mouvements générés par l'activité humaine. Ces déplacements de personnes, de marchandises ou encore d'informations tissent ainsi un réseau complexe reliant différents lieux tels que des villes, bourgs ou encore des villages (Hubert, 2017, p. 11) créant ainsi une structure organisée.

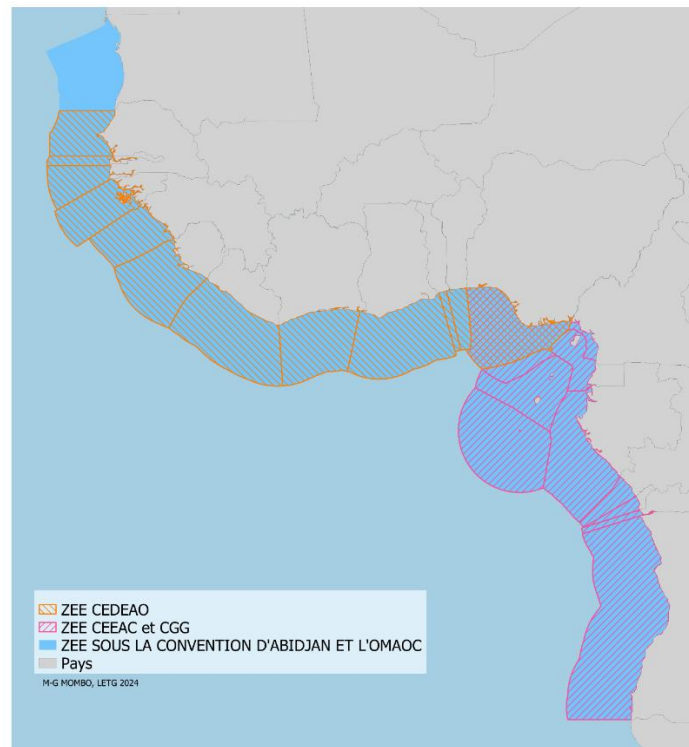
En réalité, la mondialisation a profondément transformé l'espace géographique en y ajoutant une dimension supplémentaire. *Elle participe, comme changement d'échelle, à l'ensemble touffu des multiples modalités de mesure de la distance (métriques). Elle contribue aussi à la redéfinition des autres échelons que celui qu'elle apporte et au contenu (substance) des objets géographiques. Spécifiquement, l'individu – avec son corps – et le Monde sont deux bornes qui entrent dans une nouvelle relation car, désormais, le premier a accès au second et peut faire de cette disponibilité un élément de son univers personnel* (Levy J., 2007, p. 9). Autrement dit, la mondialisation complexifie chaque espace coexistant sur Terre, en modifiant l'échelle globale des mesures de distance (métriques). De plus, elle contribue à la redéfinition des autres échelles et au contenu des objets géographiques. Plus spécifiquement, l'individu et le monde entier deviennent deux entités distinctes qui établissent une relation inédite. En effet, l'être humain peut désormais accéder au monde entier et en faire un élément de son univers personnel. La notion d'espace géographique ne se limite plus qu'à cette simple définition : « *il désigne l'espace vécu par le sujet en tant qu'il est membre d'une société, qu'il exerce une activité économique et qu'il y poursuit des quêtes de tous ordres* », (Hubert J. P., 2017, p. 12. Des individus peuvent entrer en connexion et influencer des espaces géographiques (en tenant compte des caractéristiques ressemblants ou dissemblant de certains territoires), alors qu'ils n'y vivent pas ; grâce aux avancées de la technologie dont la mondialisation tire grand profit (Dollfus O, Grataloup C. et Lévy J., 1999, p. 9).

De même, l'espace maritime, par opposition à l'espace terrestre mais tous deux faisant parti de l'espace géographique connaît depuis la moitié du XXe siècle des transformations, alors que dans son essence même, les mers et les océans sont des espaces sans maître, et surtout non sécable. En effet, la Convention des Nations unies de 1982, encore appelée la Convention de Montego Bay, a permis un premier découpage des mers et des océans. De la mer territoriale, à la ZEE ; en passant par les enjeux de prolongement du plateau continental, les Etats côtiers se sont lancés dans un processus de démarcation de frontières maritimes. Certes, la Convention a favorisé le nationalisme maritime, animé par des conflits entre Etats voisins en mer, à l'exemple du conflit en mer de Chine ou de celui opposant le Nigéria au Cameroun sur la façade maritime du golfe de Guinée.

Cependant, la coopération en mer apporte des nouvelles dynamiques : notamment une nouvelle dimension dans les rapports entre voisins côtiers. Aussi, elle redonne en quelque sorte à la mer, ses caractéristiques initiaux, territoire discontinu, non sécable (Carte 56). Pour des mêmes défis, comme c'est le cas pour la piraterie et le brigandage maritime dans le golfe de Guinée, les Etats

riverains se retrouvent à mutualiser des forces afin de remédier à ce phénomène. La criminalité en mer n'ayant pas de frontière, la coopération et le partage d'information est le « seul moyen en mer » pour y remédier ; nous a renseigné un expert de la question au sein de du Centre régional de la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest.

Carte 55 : le golfe de Guinée, un espace maritime discontinu



Dans la zone **CEDEAO**, le Nigeria a ainsi signé en 2021 un mémorandum avec le Bénin et le Togo pour la mise en œuvre des premières patrouilles communes. Les trois pays se sont engagés à mutualiser leurs moyens de lutte et à partager leurs informations.

En Afrique centrale, une coopération militaire s'installe timidement entre le Cameroun, la Guinée équatoriale et le Congo. Comme pouvait le constater notre référent au sein de l'Etat-Major de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique centrale (**CEEAC**), bien qu'étant l'instigateur de la Stratégie maritime sur la façade maritime Ouest africaine, l'espace maritime de la zone CEMAC est aujourd'hui moins avancé en termes de coopération maritime par rapport à la zone CEDEAO. Voici un autre exemple ; depuis 2021, la région Ouest-africaine, connue sous le nom de « Afrique de l'Ouest », s'est dotée d'un tribunal international spécialisé dans la lutte contre la piraterie. Grâce aux réformes législatives majeures entreprises par le Togo et le Nigeria, ces deux pays ont désormais les moyens de traduire en justice et de punir les auteurs de crimes liés à la piraterie, tels que les actes de violence et les complots criminels. En juillet

2021, un procès historique s'est tenu devant la Cour suprême de Lomé, où neuf suspects étaient accusés de piraterie. Les prévenus ont écopé de sentences allant de 12 à 15 ans de prison.

Les pays bordant le golfe de Guinée se soucient particulièrement de la piraterie en mer. Grâce à la collaboration maritime, non seulement ces nations ont renforcé leurs liens, mais elles ont aussi établi des ponts entre les organisations régionales, telles que la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée (CGG). Le but de cette union est d'accomplir des opérations conjointes, de partager des informations et des ressources.

Après avoir examiné les indicateurs d'un réveil maritime dans le golfe de Guinée, depuis la Côte d'Ivoire jusqu'à l'Angola, il est clair que diverses mesures ont été prises dans cette zone maritime. On ne peut donc plus avancer l'idée que ces nations se désintéressent de la mer. Cependant, ce chapitre met aussi en évidence certaines lacunes dans leur cheminement vers l'océan. Afin d'éclaircir davantage cette problématique complexe, le sixième chapitre, intitulé « La Mer, un espace toujours en construction », approfondit les difficultés liées à la gouvernance maritime par les instances concernées ainsi qu'aux outils réglementaires. Enfin, nous proposons quelques pistes de solution afin de bien assurer la construction d'une région maritime.

Conclusion chapitre 5

Ce chapitre met en lumière l'évolution de la gouvernance maritime dans le golfe de Guinée, plus précisément dans ses deux sous-régions, l'Afrique occidentale et l'Afrique centrale. Il se base principalement sur trois structures clés : la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC), qui traite des questions liées au transport maritime ; la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée (COREP), spécialisée dans la pêche ; et la Commission du golfe de Guinée (CCG), responsable de la sécurité maritime.

Le chapitre souligne également certains piliers régionaux majeurs, tels que le code de conduite de Yaoundé, la charte de Lomé, l'architecture africaine de sécurité et de sûreté, ainsi que la convention d'Abidjan.

Bien qu'il y ait effectivement des mécanismes de gouvernance maritime dans le golfe de Guinée, ils font face à divers obstacles, notamment un manque de coopération, une insuffisance de financement et une application inadéquate des accords entre les pays signataires et les États membres.

Pour cette raison, le prochain chapitre examine les facteurs entravant l'efficacité des instruments de gouvernance dans le golfe de Guinée. Il suggère également certaines solutions possibles pour que ces États puissent réévaluer leur relation avec la mer.

Chapitre 6 : la mer en question : un espace toujours en construction

« En 1978, date du début de son ouverture économique, la Chine se développe grâce aux flux maritimes qui irriguent ses ports et les bassins d'activité qui en dépendent. Désireuse de retrouver une place de premier plan dans le concert des nations, retenant les leçons de sa très longue histoire et ayant conduit une analyse rigoureuse de sa situation géopolitique actuelle, ses dirigeants font le constat que pour atteindre les objectifs politiques qu'ils lui ont fixés, elle doit devenir une grande puissance maritime » (Eudeline, 2015, p. 169).

À l'instar de la Chine, c'est progressivement que les grandes puissances maritimes ont émergé. Ce processus a été influencé par divers éléments, tels que l'histoire, la géographie, l'économie, la politique et les technologies. Bien que le déterminisme géographique et les décisions gouvernementales soient des facteurs clés, ils ne suffisent pas pour qu'un pays côtier devienne une grande nation maritime. Comme l'affirme Brice Trouillet (2015), force est de reconnaître que les mers et océans sont devenus des espaces assez largement anthropisés, même si pour l'essentiel encore aujourd'hui ils demeurent mal connus. Si les États côtiers en générale et particulièrement ceux du golfe de Guinée n'ont cessé de multiplier des réflexions pour une meilleure appropriation des mers et des océans, pour plusieurs, cet espace maritime reste encore un espace en construction. « *Le droit international public reconnaît, formalise et accompagne la territorialisation des mers. Cependant, le mouvement n'est pas à sens unique : si les activités humaines ont de plus en plus de répercussions sur les mers, ces dernières modifient aussi l'organisation des sociétés humaines à terre* », (Brischoux, 2023, p. 106). En effet, les États ont toujours abordés les mers et les océans comme des éléments de la géopolitique, déterminants les forces et puissances de chacun. Toutefois, ces espaces géographiques, symbole du vide modifient également l'organisation des gouvernants. Leurs appréhensions orientent les stratégies et méthodes d'appropriation.

Si les pays de la Côte Ouest africaine, modifient leurs rapports à la mer, en posant des fondements juridiques pour une meilleure gouvernance, plusieurs facteurs ne permettent pas à ces nations de repositionner efficacement la mer au centre du développement. A cet effet, ce chapitre expose d'abord les marqueurs d'une implication maritime insuffisante (Section 1), puis il propose des solutions afin d'améliorer la représentation de la mer (Section 2).

Section 1 : les marqueurs d'une implication maritime encore insuffisante

« Espace étranger, voire hostile, à l'animal humain, les mers offrent cependant de nombreuses ressources, des pêcheries traditionnelles à l'exploitation actuelle de gaz et de pétrole. En second lieu, les mers relient et séparent simultanément les communautés humaines : elles constituent la principale voie de transport des marchandises et de communication des informations, au travers des câbles sous-marins, mais offrent aussi les meilleures barrières contre les invasions », (Brischoux M., 2023, p. 932). La façade maritime du golfe de Guinée, permet à ses Etats côtiers de bénéficier d'une place stratégique dans la géopolitique mondiale car il s'agit d'un espace convoité par ses ressources naturelles ; notamment le pétrole, les ressources minières, ou encore les ressources halieutiques. Si les nations extérieures convoitent le golfe de Guinée, les Etats riverains peinent à valoriser au mieux cette région et ceux, en dépit des politiques régionales mises en œuvre. A cet effet, cette section met en évidence les facteurs clés qui justifient une implication maritime encore insuffisante des Etats riverains sur la façade maritime du golfe de Guinée.

1-1- Des espaces maritimes encore non définis

Deux instruments juridiques permettent à tous États côtiers, qu'ils soient développés ou pas, d'exercer leurs droits sur les espaces marins et de s'en approprier : la première Conférence des Nations unies sur le Droit de la mer tenue à Genève en 1958 pose les bases juridiques pour la territorialisation des espaces maritimes et la conservation des espèces biologiques en haute mer. Puis la troisième Conférence des nations unies sur le Droit de la mer qui promu, pour la première fois, en 1982 à Montego Bay un système de « gouvernance maritime pour tous ».

Il s'agit d'un modèle juridique « équitable » permettant à tous les Etats côtiers de bénéficier d'espaces maritimes et océaniques d'une part, et offrant aux Etats enclavés le droit de passage littoral, d'autre part.

Toutefois, ces notions d'appropriation et de partage des espaces communs alimentent aujourd'hui ; plus de six décennies après la Convention de Genève et quatre décennies après celle de Montégo Bay, des tensions et des rivalités entre Etats voisins ; dues aux intérêts économiques ou simplement pour des questions d'influences en mer.

Quant au golfe de Guinée, la territorialisation maritime impulsée par Genève et Montégo Bay n'a véritablement pas permis à ces États côtiers de développer une réelle culture maritime et une maîtrise de la mer. Pour Caron 2008, la maîtrise de la mer en plein XXI^e siècle est un concept dépassant largement l'aspect militaire. Bien au contraire, la puissance navale serait la

conséquence de plusieurs facteurs qui émanent d'une relation réfléchie entre un Etat, sa population et la mer. Pour Guy Serge Bignoumba (2018), l'appropriation de la mer est d'abord mentale : « *Elle vise à intégrer l'espace maritime dans les us et coutumes des populations, non seulement comme réalité physique et spatiale mais aussi comme source de richesse et de vie* », p.41

Si la vocation terrienne des Africains a favorisé l'utilisation des eaux continentales (pêche, communication, transport), elle les a détournés de l' « Océan ténébreux » (Chauveau JP, 1986). Toutefois, l'auteur soutient l'idée selon laquelle ; certains peuples africains ont connu une tradition maritime et vivaient particulièrement de la pêche ; bien avant l'arrivée des colons ; à l'exemple du peuple Vilis au Sud-Ouest du Gabon ou encore des aboméens et des toffins dans le sud du Bénin. Mais cette tradition maritime, matérialisée par l'activité halieutique, a fini par s'étioler au fil du temps, sans qu'aucune source connue n'en donne les raisons (Bignoumba G-S., 2018, p. 41).

Si les peuples vivaient d'eau, les États souverains à leur tour semblent « tourner dos à la mer ». Ceci a pour conséquence directe une méconnaissance des espaces maritimes à gouverner et de leur potentiel. Si les frontières terrestres sont connues, ce malgré des ambitions séparatistes du peuple Biafrais au Nigeria et des régions anglophones du Cameroun, seules deux frontières maritimes sont définies par la Cour internationale de justice (**CIJ**) ; la frontière maritime Nigéria/Cameroun, suite à l'arrêt du 10 octobre 2002 après huit années et demi d'étude et récemment celle entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, publié le 23 septembre 2017.

Depuis 2009, plusieurs pays ont déposé des demandes d'extension du plateau continental à la Commission des limites du plateau continental (**CLPC**). Il y a eu cette année une avalanche de dépôts de dossiers d'extension des limites du plateau continental, (Orthland, 2010). Hasard ou effet de mode, les pays du golfe de Guinée n'ont pas manqué à cet appel pour le prolongement de leur zone économique exclusive à plus de 200 milles nautiques.

Tableau 15 a : Etat d'avancement des dossiers soumis à la Commission des limites du plateau continental (CLCP)

Pays	Date de Soumission	Présentation à la CLCP	Dossier examiné	En cours d'examen
Ghana	28/04/2009	Du 10/08 au 11/09/2009	05/09/2014	
Nigéria	07/05/2009	Du 10/08 au 11/09/2009	08/09/2013	
Côte d'Ivoire	08/05/2009	Du 10/08 au 11/09/2009	05/02/2020	
Gabon	04/10/2009	21/01 au 08/03/ 2013		X
Angola	12/06/2013	20/07 au 4/09/2015		X

Source : Commission des limites du plateau continental

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

Les trois premiers dossiers soumis en 2009 ; notamment ceux du Ghana, du Nigéria et de la Côte d'Ivoire a réussi des recommandations de la CLCP. Cependant, ces pays sont toujours en attente de décision finale. Alors que le Gabon et l'Angola, qui ont soumis leurs dossiers respectivement en 2012 et en 2013 sont toujours en attente d'examen par la CLCP.

Tableau 16 : Liste des pays ayant déposé un dossier d'informations préliminaires

Pays	Date de demande préliminaire
Bénin	12/05/2009
Bénin et Togo	02/04/2009
Cameroun	11/05/2009
Congo	12/05/2009
République démocratique du Congo	11/05/2009
Guinée Equatoriale	14/05/2009
Sao-Tomé et Príncipe	13/05/2009
Togo	08/05/2009

Source : Commission des limites du plateau continental

https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

Ces pays ont fait l'objet de demande d'informations préliminaires auprès de la CLCP, depuis 2009. En effet, l'article 4 de l'annexe II de la Convention préconise aux Etats côtiers, de

soumettre les détails de leurs limites au CLPC ainsi que des données scientifiques et techniques en tout état de cause dans les dix ans suivant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cet État (Afachawo K. K, 2016, p.50). En date du 02 avril 2009, le Togo et le Bénin ont déposé une demande conjointe d'informations préliminaires auprès du Secrétariat générale des Nations Unies. Pour Kouté Koffie Afachawo (2016), cette demande conjointe est d'une grande importance contrairement aux demandes individuelles. D'abord, elle aboutira à un document conjoint de haute qualité, plutôt qu'à la simple addition de documents séparés. Ensuite, l'auteur souligne la problématique des défis techniques comme un facteur important pour la mise en œuvre d'une demande conjointe de délimitation du plateau continental. Enfin, une demande conjointe constituerait certainement un indicateur favorable pour une future gestion et utilisation partagée (Afachawo K. K, 2016, p.74).

Ces revendications pour le prolongement des espaces d'exploitation par les pays du golfe de Guinée pourraient s'assimiler à une démarche entamée vers l'appropriation de la mer. Toutefois, cette course maritime n'est pas un élément suffisant déterminant une territorialisation maritime des pays du golfe de Guinée. Pour reprendre Caron (2008), au cours des siècles antérieurs (...) la maîtrise de la mer n'était pas uniquement le fait de la puissance des escadres, mais dépendait pour une large part des dimensions commerciale et coloniale du pays qui y prétendaient. De nos jours, la territorialisation maritime serait la combinaison de plusieurs facteurs : la connaissance géographique de son territoire maritime, la connaissance de son potentiel biologique et énergétique à travers de l'exploration, la maîtrise et la conservation des écosystèmes fragilisés, le développement de son économie maritime, le développement et l'innovation des technologies marines, la présence de l'État en mer.

Par ailleurs, la prochaine section présente un autre facteur d'une implication maritime insuffisante. Il s'agit de la mise en œuvre des projets de développement encore fortement liés au continent.

1-2- Des projets de développement fortement continentalisés

« La mer représente le deuxième secteur d'activité humaine après l'agroalimentaire, elle génère plus de 1.500 milliards de dollars à l'échelle mondiale, plus d'un demi-milliard de personnes en vivent directement ou indirectement », (Louhmadi C. et Brahim M, 2021).

A travers des nombreuses organisations sous régionales à caractères maritimes et des différentes stratégies maritimes intégrées mises en œuvre par les pays du golfe de Guinée, ces

derniers entendent bien la position grandissante des espaces maritimes sur les économies et la géopolitique mondiale et espèrent quitter du stade de pays côtiers à celui d'États maritimes, avec des économies et des populations totalement imprégnées par la mer.

L'Union africaine, quant à elle, considère la mer comme un élément essentiel à maîtriser pour une Afrique prospère. Dans sa Stratégie pour les mers et les océans (AIM-2050), elle cherche à promouvoir la création d'une plus grande richesse des océans et des mers africaines grâce au développement d'une économie bleue florissante, durable, sûre et respectueuse de l'environnement. Que ce soit le protocole de Yaoundé (2013) ou la charte de Lomé (2016), tous deux étant des cadres régissant la gestion marine mise en place par les États côtiers du golfe de Guinée, ils soulignent explicitement dans leurs préambules l'importance cruciale accordée au développement d'une économie maritime, qui implique nécessairement des mesures de protection et de sécurité sur les mers.

Afin de clarifier les objectifs, la Charte de Lomé fournit des définitions pour certains termes clés. La « *conscience maritime* » est définie comme la compréhension profonde de tous les aspects liés au monde maritime qui peuvent affecter la sécurité, la sûreté, l'économie ou l'environnement. Quant à « *l'économie maritime* », elle se caractérise par un développement économique durable qui met l'accent sur les ressources maritimes. Cette approche utilise des techniques telles que l'aménagement du territoire pour intégrer l'utilisation des mers, des océans, des côtes, des lacs et des aquifères dans des activités économiques, notamment, mais sans s'y limiter, la pêche, l'extraction minière, la production d'énergie, l'aquaculture et les transports maritimes. Tout cela est fait en tenant compte de la protection des mers pour améliorer le bien-être social.

Toutefois, bien que donnant l'impression d'une bonne compréhension et définition des concepts importants à leur prise de conscience maritime lors des rencontres intergouvernementales, les pays riverains du golfe de Guinée n'intègrent que très peu la mer et ses différents potentiels dans leur processus de développement.

En effet, la Côte d'Ivoire, le Bénin, le Cameroun, le Gabon et le Congo ont communiqué leur projet pour l'émergence à court terme : horizon 2025 pour le Bénin, le Gabon et le Congo ; 2035 pour le Cameroun. Et depuis 2020, la Côte d'Ivoire devrait déjà atteindre le statut de pays émergent. En effet, l'émergence peut se définir comme étant le processus par lequel un État s'intègre à l'économie globalisée et au capitalisme mondial grâce à une croissance économique (c'est-à-dire une augmentation du produit intérieur brut) forte pendant plusieurs années (Géoconfluence, 2023). Les pays dits « émergents » sont souvent caractérisés par une ouverture à la mondialisation, un rattrapage technologique, une accumulation de capital

physique et humain, et des mouvements des ressources (main-d'œuvre et capital) vers les secteurs économiques plus productifs (OCDE, 2022).

Si les pays riverains du golfe de Guinée désirent atteindre un niveau de croissance intermédiaire entre la pauvreté et le développement, les projets pour y parvenir sont fortement dépendant des richesses naturelles d'une part ; et montrent à quel point ces pays gardent encore un regard fortement terrien. Les lignes de fond de cette course à l'émergence se fondent sur un dénominateur commun, notamment sur les richesses naturelles (Nchare Nom, 2017, p.42).

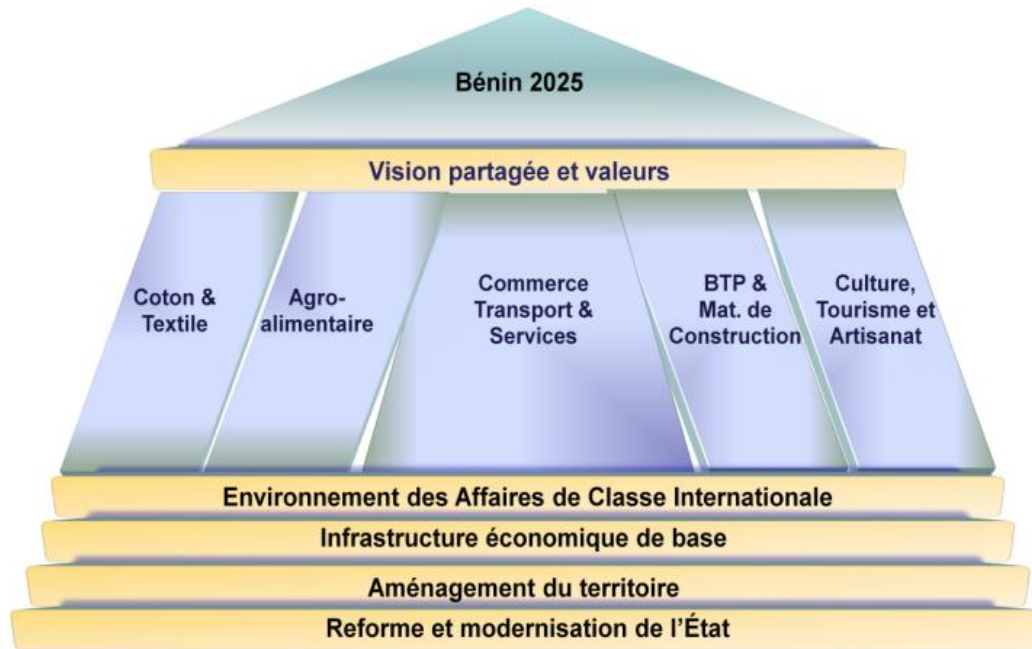
Selon le gouvernement camerounais, la Vision de développement du Cameroun élaborée en 2003 et revisitée en 2009, serait la prise en compte et l'amélioration des éléments suivant : La démocratie et l'unité nationale. L'accélération de la croissance économique, en développant une économie industrialisée grâce à la modernisation des infrastructures et des équipements de production industrielle portant la contribution de la production manufacturière à plus de 23 % du PIB, contre 11 % actuellement, et celle du secteur secondaire dans son ensemble (y compris les industries extractives) à plus de 40 % du PIB. Les stratégies de mise en œuvre de cette vision se déclinent dans l'intégration nationale et la consolidation du processus démocratique, l'aménagement du territoire, l'industrialisation, l'intégration régionale et internationale, l'inscription de l'État dans les partenariats avec le secteur privé, la société civile, les partenaires techniques et financiers (Nchare Nom, 2017, p.45).

La maîtrise de la croissance démographique en mettant en place des structures de formations des jeunes et l'allongement de l'espérance de vie. Enfin, le développement des infrastructures et l'aménagement du territoire ; étant donné que 75% de la population vivra dans des grandes villes ; notamment entre Yaoundé et Douala, d'ici 25 à 30 ans (Cameroun, vision 2035 ; 2009).

De même que pour le Bénin, sa stratégie d'émergence à l'horizon 2025 dépend fortement de ses ressources naturelles et d'une amélioration de la production. En effet, le coton représente 45% des rentrées fiscales du pays, 80% des exportations, 13% du PIB et 66% du tissu industriel du pays. Le Bénin prévoit une restructuration de la filière, pour une meilleure valorisation des compétences locales de création et de design sur les marchés internationaux avec une forte valeur ajoutée. Il entend un développement de sa filière BTP par le développement de l'industrie du ciment ; tout en mettant des dispositifs pour lutter contre la vente illégale de son ciment local au Nigéria qui constitue une perte de 10 millions de tonnes par an. La pêche maritime et le tourisme littoral occupe quand même une place assez importante dans le Bénin

émergent. Toutefois, ces deux secteurs sont assez marginalisés dans la représentation graphique de ce qu'ils ont appelé « *La maison Bénin émergent* ».

Figure 44 : la vision Bénin émergent horizon 2025



Source : Stratégie d'opérationnalisation et déclinaison en plans d'investissements sectoriels de la vision Bénin 2025

La maison d'un Bénin à revenus intermédiaire est fortement implantée à terre, avec pour premier fondement la réforme et la modernisation de l'Etat afin d'aboutir à un environnement des affaires de classe internationale. Toutefois, les possibles incursions de groupes armés terroristes et du risque d'attaque ou d'enlèvement peuvent constituer un frein pour consolider un meilleur environnement des affaires. Le risque terroriste ne peut être totalement écarté au Bénin. En mai 2019, deux touristes français ont été enlevés dans le parc national de la Pendjari et leur guide tué. Des attaques aux frontières nord du Bénin ont causé, depuis novembre 2021, plusieurs morts, notamment parmi les forces de défense et les gardes forestiers. *Les attentats de Grand Bassam en 2016 en Côte d'Ivoire et les évènements de 2018 au Burkina Faso ont également montré que les groupes terroristes de la région ciblent les lieux de divertissement et hôtels où séjournent les étrangers* (Ministère de l'Europe et des affaires étrangères, 2023). Comme soulignait la Commission française des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, dans son rapport de 2012 portant sur la France face à la nouvelle géopolitique des océans ; le terrorisme a franchi un seuil historique et a changé d'échelle le 11 septembre 2001.

Les terroristes sont devenus capable de frapper au cœur de tous les pays, à une échelle de violence sans précédent, avec un degré de préparation internationale et d'intensité dans l'action jamais atteint auparavant par des groupes terroristes.

Cet enlèvement des attaques djihadistes qui sévit au Bénin est une épreuve de taille à laquelle sont confrontées plusieurs pays du golfe de Guinée, notamment le Togo, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Nigeria et le Cameroun.

Les pays côtiers du golfe de Guinée subissent des attaques jihadistes régulières contre leurs postes militaires à leur frontière nord, ainsi que les premiers raids dans les villages isolés pour imposer le silence et la loi islamique (Guiffard J, 2023). Bénéficiant de bases à l'extrême-sud du Mali et du Burkina Faso, les groupes affiliés à la branche sahéenne d'Al Qaïda, appelée JNIM, ont décrété le jihad dans ces nouveaux pays et multiplient les attaques meurtrières (Guiffard, 2023). Si le rapport de la Commission française des affaires étrangères précitées démontrait que jusqu'en 2012 il y a eu plus de peur que d'actes de terroristes maritime enregistrés, Michel Desse et Jean-Philippe Pierre (2016) montrent comment des crises en Afrique se propagent et se contaminent d'un territoire à un autre ; provoquant un effondrement d'un système ou la dislocation d'une harmonie régionale. « *Les djihadistes visent la mer, ils aimeraient atteindre la façade maritime du golfe de Guinée* », nous a confié un haut responsable du Centre régional de la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest.

Alors que les États bordant le golfe de Guinée semblent négliger son rôle crucial dans leur développement économique, des organisations criminelles tirent profit des régions en proie à la crise. Il est important de noter qu'il existe deux types distincts de terrorisme : le terrorisme stratégique et le terrorisme tactique. Le terrorisme stratégique consiste en des actions planifiées visant à perturber l'économie d'un pays ou d'une région, entraînant ainsi un chaos généralisé. Ces attaques ne sont pas motivées par les valeurs représentées, mais plutôt par l'impact économique qu'elles peuvent avoir.

Le terrorisme tactique, quant à lui, englobe diverses activités essentielles au bon fonctionnement des groupes, telles que le financement, le recrutement et l'appui logistique. Ce type de terrorisme inclut également des méthodes spécifiques visant à manipuler directement la population, comme les attaques contre des cibles vulnérables, des leaders politiques, ou encore des opérations spéciales combinant coercition et persuasion (Eudeline H., 2017, p.64). Jusqu'ici, le golfe de Guinée se distinguait dans sa catégorie de terrorisme ; cette insécurité est notamment qualifiée de « pétroterrorisme » (Eudeline H., 2016, p. 13), tellement que les actions menées où en majorité pour cibles : les zones d'exploitations pétrolières, les plateformes

pétrolières en mer et des vraquiers ; comme c'est le cas actuellement aux alentours du porc de Takoradi.

Bien que les activités de piraterie aient considérablement diminué dans le golfe de Guinée, il est crucial de se préparer dès maintenant à faire face à une éventuelle montée en puissance du terrorisme islamique dans la région. Si les combattants islamistes parviennent un jour à accéder au golfe de Guinée, ce serait une énorme défaite pour les nations côtières, qui ont toujours des difficultés à assurer leur propre sécurité face à la « pétropiraterie ».

Contrairement aux deux premiers exemples (le Cameroun et le Bénin), le Gabon a réellement intégré la dimension maritime dans sa stratégie de développement. Associé au « *Gabon vert* », « *Gabon industriel* » et au « *Gabon des services* », « *le Gabon bleu* » appelle une mutation du Gabon qui le ferait passer du stade d'un État côtier à celui d'une nation maritime (Bignoumba G.S, 2018, p. 42). En effet, « Le Gabon Bleu » soutient la démarche stratégique visant à promouvoir un avenir durable pour la pêche et l'aquaculture, initiée dès 2014. Il renforce ainsi les aspirations nationales en matière de développement durable et de protection de la diversité biologique marine, particulièrement vulnérable face à la surpêche et à la pêche non réglementée. En établissant un réseau étendu de zones protégées telles que des aires marines protégées (AMP) et des réserves aquatiques, le Gabon entend restaurer les populations halieutiques, sauvegarder les écosystèmes et préserver la richesse faunistique et floristique. Pour Bignoumba (2018), le manque d'une culture maritime est un véritable frein à l'aboutissement d'un Gabon maritime. Pourtant, dans certains pays du golfe de Guinée, la mer peine à s'imposer dans la vision nationale de développement. C'est ce que décrit Guy Serge Bignoumba (2018) dans son article « *Perspectives économiques de la mer au Gabon* » :

La mer est perçue comme un territoire outre continental, qui marque une rupture dans la continuité territoriale du pays. Elle apparaît comme une césure dans l'horizon territorial mental. C'est un territoire de l'ailleurs, résultat d'un compartimentage territorial. C'est là où il ne faut surtout pas prendre pieds à cause de son immensité inconnue et mystérieuse, voire dangereuse. Une appropriation sociétale de la mer implique de prendre goût à la mer, d'avoir une vision holistique du territoire national, où l'espace maritime constitue une continuité naturelle du territoire national qu'il convient de connaître et d'appriivoiser ; (Bignoumba G.S, 2018, p. 42).

Pour atteindre une véritable présence maritime, il faut aller au-delà des seules stratégies intergouvernementales. Cela nécessite une participation active et engagée non seulement des gouvernements, mais aussi de la population. Bien que l'homme soit principalement terrien selon Vidal de la Blache, cela ne devrait pas minimiser l'importance accordée aux décisions maritimes.

De surcroît, un autre élément met en évidence un niveau d'engagement insuffisant des nations côtières africaines dans leur rapport avec la mer. Ce facteur est caractérisé par l'instabilité politique persistante à l'intérieur des frontières nationales.

1-3- La quête de paix à terre

« *Mis à part dans des moments de furie nationaliste collective ou de peur panique, les peuples, si ce n'est les dirigeants, ont sans aucun doute toujours espéré vivre en paix et en sécurité* » (Boniface et Védrine, 2021, p. 12). Comme le souligne Christian Messe Mbega (2015), les sociétés africaines consacrent une réelle importance à la notion de paix qui bénéficie d'une sémantique abondante et variée. Par exemple, chez les tribus fangs d'Afrique centrale (Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale), le cœur est considéré comme l'organe suprême révélateur de l'état paisible ou agité d'un individu. Un homme possède un « cœur brûlant » lorsqu'il se sent perturbé, tandis que son « cœur apaisé » indique que l'harmonie est revenue. (p.116).

Cependant, fort est de constater que la paix continue d'être un idéal difficilement réalisable. Pour certains d'auteurs, la paix ne trouve de sens que lorsqu'elle est associée à la guerre. Aristote pouvait le souligner ; « *l'unique but de la guerre est la paix* » ; (Aristote cité par Bouthoul, 1974). Si la guerre est liée aux Etats, la paix est alors une construction. D'autres auteurs établissent un lien entre la paix et l'intérêt personnel. Pour Montesquieu la paix découlerait du « doux commerce » entre les nations (Boniface et Védrine, 2021, p. 12). De même, Raymond Aaron, spécialiste en relations internationales affirme que : « *la paix règne lorsque le commerce entre les nations ne comporte pas les formes militaires de la lutte* ».

Depuis l'Organisation de l'unité africaine (OUA) jusqu'à l'Union africaine (UA), en passant par diverses entités régionales, il y a une constante : maintenir la paix. Cette tâche ardue s'articule autour d'un mécanisme de gestion des crises composé de trois étapes clés : prévention, maîtrise et maintien de la paix. En effet, la prévention des conflits vise avant tout à éviter une escalade en réduisant la psychose sociétale. « *Elle implique une excellente connaissance du territoire en conflit et des acteurs concernés. Une fois ouverte, sa maîtrise*

comme la sortie du conflit reposent sur la conception d'un processus de retour à la paix réaliste et acceptable par tous les protagonistes », (Vitalis, 2003, p. 593)¹²⁶. En d'autres termes, la prévention de conflit exige une expertise approfondie du théâtre des opérations ainsi qu'une compréhension profonde des parties prenantes. Lorsqu'un conflit éclate, son règlement dépendra quant à lui de l'élaboration d'un plan réaliste et consensuel pour rétablir la tranquillité entre toutes les parties impliquées.

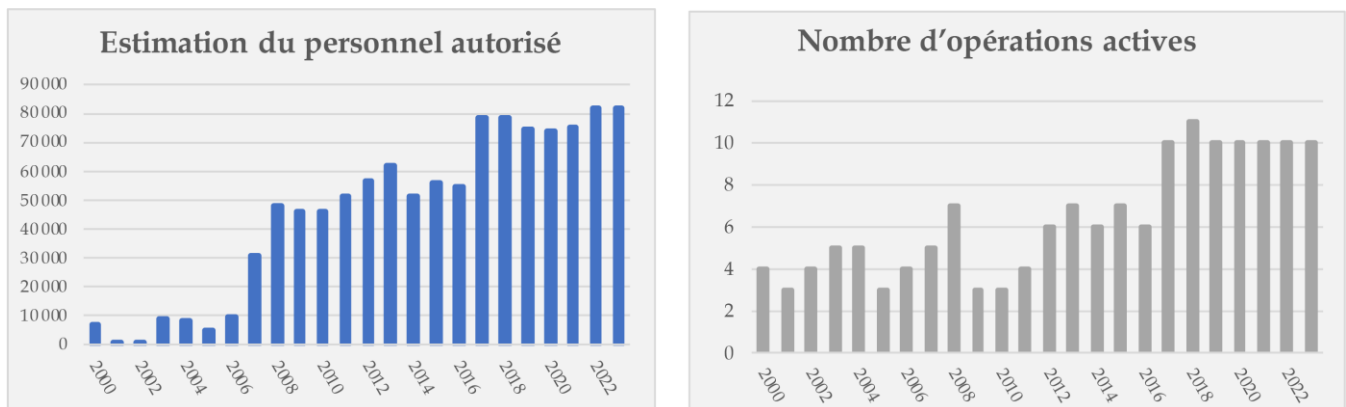
En outre, maintenir la paix revient à convaincre les parties concernées d'adhérer au projet de résolution de conflit, puis à s'assurer que ce dernier soit appliqué par les forces en présence. Cependant, selon Vitalis (2003), plusieurs mécanismes de gestion de crise ont échoué dans leur tentative de restaurer et de maintenir la paix. Cette défaillance serait attribuable aux difficultés rencontrées par les négociateurs et les stratèges militaires pour considérer adéquatement les facteurs de puissance, de violence et de profit.

Néanmoins, le vingtième anniversaire de la création de l'Union africaine en 2022 a marqué un tournant pour les opérations de paix menées par les Africains. En réponse à divers conflits et crises, l'Union africaine (UA) et les Communautés économiques régionales (CER) ont autorisé quatre nouvelles opérations de paix dirigées par les Africains, soit le même nombre qu'en 2017 pour une année. L'UA et les acteurs régionaux supervisent actuellement 10 opérations de paix, réparties dans 17 pays africains et comprenant plus de 70 000 personnels autorisés (Allen N.D.F, 2023, p.1¹²⁷). La figure 6 présente l'évolution des opérations de paix dirigées par l'Afrique. Il s'agit pour toutes les opérations des conflits continentaux.

¹²⁶ Joseph Vitalis, 2003, « Les crises africaines : violences, pouvoir et conflits », in Etudes, Tome 399, pp 585-595

¹²⁷ Nate D. F. Alen, 2023, les opérations de paix conduites par les Etats africains : un outil essentiel pour la paix et la sécurité, Africa center, pp 1-9

Figure 45 : L'évolution des opérations de paix dirigées par l'Afrique, entre 2000 et 2022



Source : Africa center, 2023

Depuis 2000, le nombre d'opérations de maintien de la paix est en constante augmentation, avec un pic en 2018. De plus, le nombre des populations concernées par ces conflits ne cesse d'augmenter, passant de moins de 10 000 à 80 000 individus. Après le départ de la MNUSMA (Mission des Nations unies au Mali), l'Union africaine et les communautés économiques régionales, dont la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), sont les principaux acteurs pour rétablir la paix dans la région du Sahel.

Depuis l'an 2000, l'Afrique a supervisé et lancé 38 opérations de maintien de la paix dans 25 pays différents. L'Union africaine a été l'institution la plus engagée dans ces missions, en approuvant et en coordonnant un total de 22 d'entre elles. Alors que l'organisation de l'Unité africaine n'en avait coordonné que 4. Aussi, les Communautés économiques sont également impliquées dans les opérations de paix en Afrique. Ainsi, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a été impliquée dans 6 opérations alors que la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) n'a été présente que dans 2 opérations de paix dans sa région. De même, la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) a jusqu'à présent coordonné que 2 opérations (Allen N.D.F, 2023, p 2).

L'Union africaine vise à établir une Afrique paisible et sûre grâce à son plan stratégique pour 2063. Cependant, atteindre cet objectif semble utopique, car les intérêts géopolitiques et politiques divergent. La crise au Sahel, ainsi que le départ de la France d'une région où les enjeux économiques et religieux sont étroitement liés, illustre la complexité d'une résolution rapide ou même possible.

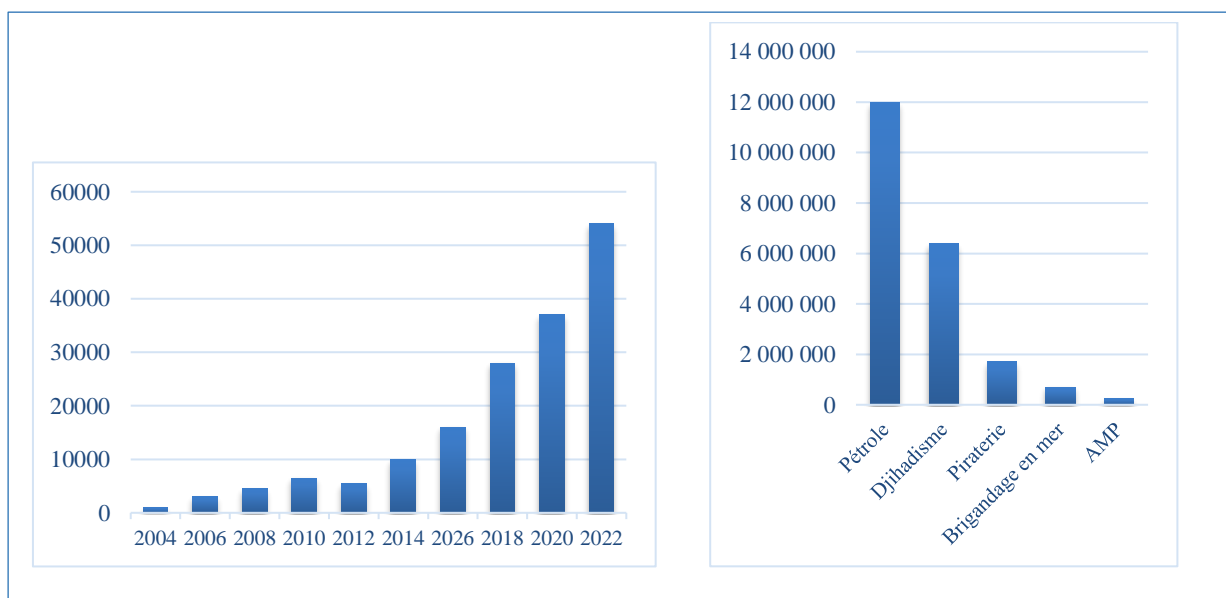
Au-delà des implications politiques et humaines, cette crise au Sahel et la montée du djihadisme ont un impact considérable sur la perception de la Communauté économique des États de

l’Afrique de l’Ouest, qui s’étend de la mer aux terres continentales. En effet, la menace posée par une fraction de cet espace régional met en évidence la vulnérabilité de cette région.

Alors que l’océan est actuellement l’élément central de la mondialisation, avec plus de 90 % des échanges mondiaux qui s’effectuent par sa voie, ces crises tendent à isoler l’Afrique, la coupant du reste du monde.

Troisième golfe dans le monde, derrière ceux du Mexique, de Perse, le golfe de Guinée incarne l’espoir du continent africain. Environ 10 % du pétrole importé par l’Europe provient de cette région. De plus, « *le golfe est aussi une gigantesque autoroute des mers, car 92% des marchandises qui circulent sur le continent africain arrive par bateau* » (Nazet, Nonjon et Ségard, 2018, p. 128¹²⁸). Cependant, lorsqu’on entend parler du golfe de Guinée, c’est principalement pour évoquer des conflits armés ou des crises humanitaires. Une étude récente menée par Mombo et Dese en 2023 met en évidence une tendance préoccupante : depuis plusieurs années, l’intérêt accordé à cette zone n’a fait qu’augmenter. Bien que le pétrole soit toujours la principale source d’attention des médias internationaux, le terrorisme islamique, représenté par près de 600 000 articles, occupe désormais la seconde place (Figure 46).

Figure 46 : Evolution du bruit médiatique concernant le golfe de Guinée (De 2004-2022)



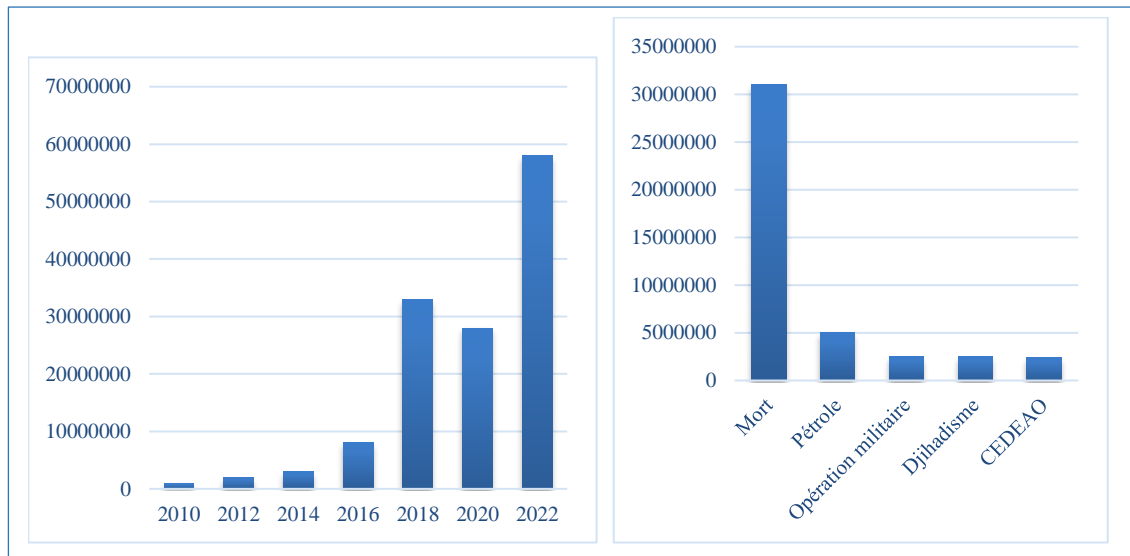
Source : Données collectées à partir sur le moteur de recherche Google, 2023

NB : ces données ont été collectées sur le moteur de recherche Google. Nous avons filtré l’actualité internationale émanant des revues de presse telles que le Monde Afrique, le Figaro, le Marin etc. sur une période allant de 2004 à 2022 afin de quantifier le bruit médiatique autour de la piraterie.

¹²⁸ Michel Nazet, Alain Nonjon, 2018, Atlas des 160 lieux stratégiques du monde, in Ellipses, 336p

Ce renfermement sur le continent est d'autant plus poussé, au fur et à mesure que l'on change d'échelle. Le Nigéria représente à lui seul 2,6 % de la production mondiale. Toutefois, les dépêches le rattachent principalement à la mort, aux opérations militaires et au djihadisme (Figure 47).

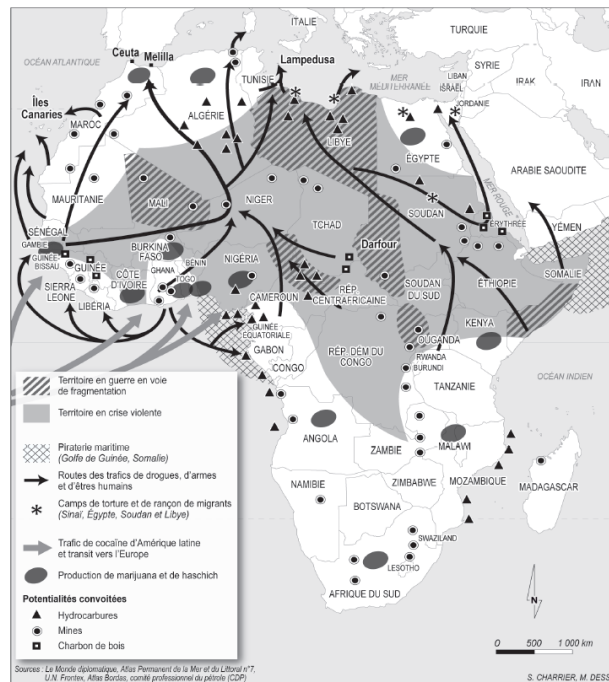
Figure 47 : Evolution du bruit médiatique concernant le Nigeria (De 2004-20022)



Source : Données collectées à partir sur le moteur de recherche Google, 2023

La quête de paix est étroitement rattachée aux besoins de stabilité à terre. Bien que les intérêts en mer soient de grande importance, le manque de stabilité que connaît l'Afrique en générale et le golfe de Guinée en particulier est encore à leur actuelle un véritable frein à une immersion totale des besoins de la mer. De plus, cette instabilité à terre trouve des réseaux de connexions avec la mer, ce qui rend encore plus difficile la course vers la mer des pays du golfe de Guinée (Carte 56).

Carte 56 : Une criminalité connectée entre terre et mer



La piraterie maritime se couple à une économie de la fraude et de l’informel qui consiste à ponctionner le carburant sur les pipelines à terre et à vendre en contrebande, par tout un réseau de grossistes et de petits revendeurs qui passent les frontières du Bénin, du Togo ou du Cameroun. Enfin ces réseaux et organisations poussent leurs réseaux réticulaires et ancrent leur trafic dans les zones soumises aux groupes terroristes aux marges des frontières des états (Mombo M-G, et Desse M, 2023, p. 100).

Enfin, notre analyse des marqueurs d’un réveil maritime insuffisant se termine par ce dernier facteur, qui montre des difficultés de coopération en mer à l’image d’une faible implication à terre.

1-4- Un système de coopération difficile à terre comme en mer

L'Article 52 de la Charte des Nations Unies aborde l'utilité des accords régionaux pour résoudre les questions relevant d'une gestion régionale. En effet, dans au sein d'une région, les pays membres partagent souvent des intérêts convergents grâce aux similarités de leurs climats, géographie et leur structure économique. Il devrait donc être possible d'établir des projets présentant un intérêt réel pour tous et exigeant une collaboration (Glubrecht, p.33). Ici, la coopération apparaît, pas dans le sens d'une aide qu'un plus fort apporte à un faible ; mais plutôt comme une mutualisation des forces afin d'endiguer un phénomène commun ou

transfrontalière. Les organisations régionales dessinent les nouvelles solidarités et esquissent un nouveau découpage politique et économique de l'espace mondial (Rosière S, 2021, p. 72)¹²⁹.

Bien que n'étant pas la principale voie maritime mondiale, les pays bordant le golfe de Guinée ont été touchés de plein fouet par le fléau de l'insécurité maritime. Si la menace principale reste celle de la piraterie, il existe également d'autres formes d'insécurité qui affectent cette région maritime, telles que la surexploitation halieutique et la dégradation de la biodiversité marine. Par conséquent, quelle appréciation porter sur cette coopération entre États riverains du golfe de Guinée ? Cette unification des moyens visant à assurer la sécurité en haute mer contribue-t-elle à favoriser l'intégration régionale sur terre ?

Encadré 4 : Extrait du traité institutif de la Commission du golfe de Guinée

« Soucieux de renforcer et consolider les relations d'amitié fraternelle qu'existent entre nos peuples ; Animés de la volonté d'instaurer et/ou de développer des relations de bon voisinage entre nos Etats ainsi qu'une coopération étroite et multiforme, et d'établir nos relations sur une base de compréhension mutuelle et de solide amitié ; Résolus à éliminer les obstacles qui pourraient entraver notre coopération, à créer et à maintenir les conditions de paix et sécurité entre nos pays... », Traité institutif de la Commission du golfe de Guinée ; 2001.

Les termes « coopération » et « intégration » sont bien présents dans les discours et les traités instituant les organisations régionales du golfe de Guinée. Avant de poursuivre, il est important de s'assurer de bien comprendre les notions de coopération régionale et d'intégration régionale. Les termes « intégration régionale » et « coopération régionale » représentent cependant deux facettes distinctes du régionalisme. *« Il s'agit dans chaque cas d'efforts de collaboration entre des pays voisins, mais la coopération régionale revêt un caractère plutôt ponctuel et temporaire, défini par des formules contractuelles établies dans le cadre de projets présentant un intérêt mutuel ; l'intégration régionale est conçue de façon plus permanente »*, (Bourenane, 1996, p.11).

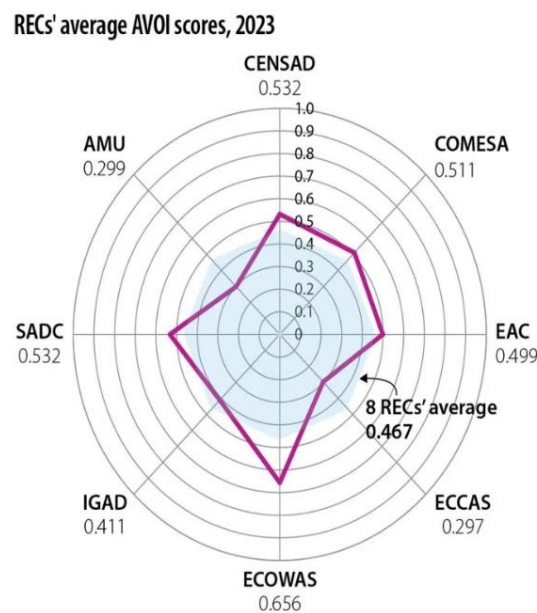
En ce qu'il s'agisse de la façade maritime du golfe de Guinée, dans sa thèse de doctorat, Messe Mbega a souligné l'existence d'un paradoxe concernant les organisations régionales du golfe de Guinée. *« Les espaces d'intégration régionale en Afrique centrale constituent des « formes hybrides » ou des intégrations régionales « atypiques ». Ces dernières ne constituant pas à*

129

proprement parler des zones de libre-échanges, ni des unions douanières et encore moins des marchés communs ». De plus, la Banque africaine de développement mettait en évidence les obstacles rencontrés pour une intégration régionale en Afrique centrale. De toutes les Communautés économiques régionales (CER) conçues pour réaliser l'intégration économique du continent, actuellement préfigurée par la mise en place, en avril 2019, de la Zone de libre-échange continentale (ZLEC) la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) apparaît d'emblée comme l'une de celles qui enregistrent un grand déficit d'intégration (Cité par Ropivia, 2020, p.130).

En matière d'intégration régionale en Afrique, la sous-région de l'Afrique de l'Ouest, avec ces deux composantes à savoir la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire Ouest africaine (UEMOA) connaissent plus d'avancés dans leurs processus d'intégration, contrairement à l'Afrique centrale et à d'autres organisations régionales. Cette intégration de l'Afrique de l'Ouest est aujourd'hui plus poussée vers la libre circulation des hommes ; avec la suppression des visas d'entrée.

Figure 48 : Score des Organisations régionales en Afrique concernant la libre circulation des personnes

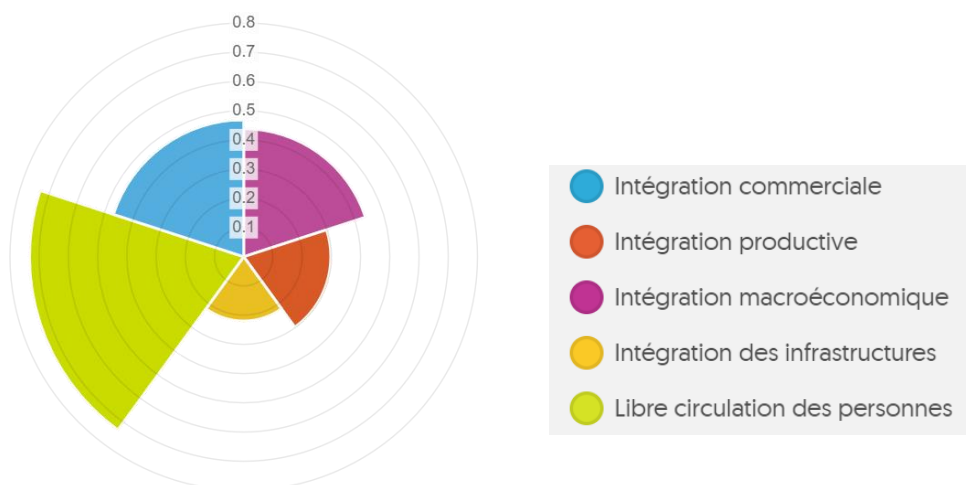


Source : Banque africaine de développement, 2023

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) obtient le meilleur score régional. C'est dans cette région que les Africains bénéficient du plus haut niveau de mobilité interafricaine. Depuis plusieurs décennies, la Communauté économique des États de

l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) s'est engagée en faveur d'une politique audacieuse en matière de visa, concrétisée par un protocole sur la libre circulation des individus, le droit au séjour et à l'établissement, établi en 1979. Bien que d'autres aspects de l'intégration, tels que l'intégration productive et celle des infrastructures, restent difficiles, la liberté de mouvement est bien ancrée, comme le montre le graphique suivant.

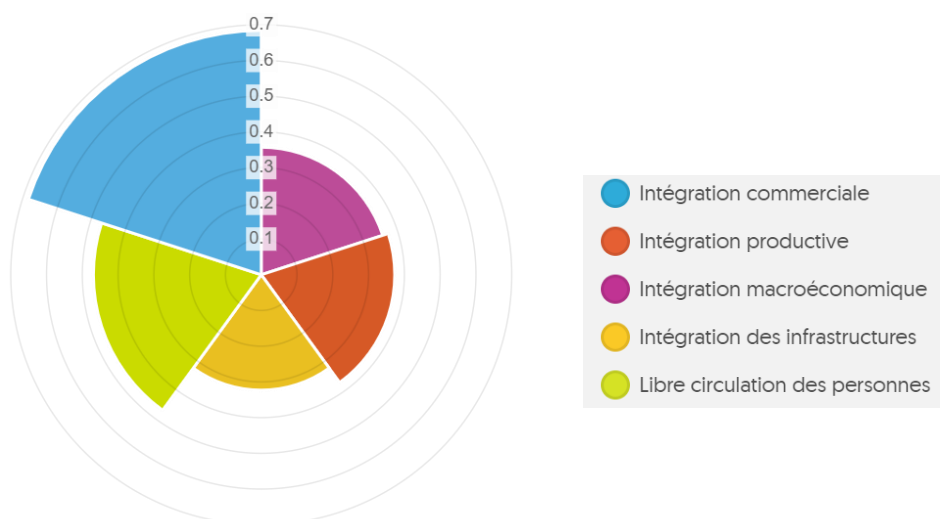
Figure 49 : Score de la CEDEAO pour chacune des dimensions d'intégration régionale



Source : *Indice de l'intégration régionale, rapport 2019*

<https://www.integrate-africa.org/fr/classements/communautes-economiques-regionales/cedea0/>

Figure 50 : Score de la CEEAC pour chacune des dimensions d'intégration régionale



Source : *Indice de l'intégration régionale, rapport 2019*

<https://www.integrate-africa.org/fr/classements/communautes-economiques-regionales/cedea0/>

Selon la Banque africaine de développement, un groupe régional s'intègre au sein d'une région grâce à cinq indicateurs clés : l'intégration commerciale, l'intégration productive, l'intégration macroéconomique, l'intégration infrastructurelle et la libre circulation. Bien que la

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) se distingue par son engagement en faveur de la libre circulation, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale se caractérise plutôt par une intégration macroéconomique. Cet indicateur repose sur deux critères : la convertibilité régionale des devises nationales et l'écart d'inflation entre les pays membres.

En outre, les deux communautés représentant le golfe de Guinée, à savoir la CEDEAO et la CEEAC, présentent un indice d'infrastructures assez faible, avec des scores respectifs de 0,22 et 0,323. Cela s'explique par un manque d'investissement dans les infrastructures routières, aériennes et maritimes, ce qui entraîne une perte de développement évaluée à 50 milliards de dollars américains (Moustapha, cité par Dossou I, 2021). En effet, prenons l'exemple de l'axe routier le plus court entre les capitales de la CEDEAO, Cotonou et Lomé, qui ne compte que 150 kilomètres. Le niveau de service n'est pas homogène, alternant entre des sections en 1x2 voies en milieu rural et des sections en 2x2 voies en milieu urbain, avec des tronçons plus ou moins dégradés.

Par ailleurs, il est vrai que la Convention de Montégo Bay et l'organisation des Nations unies encouragent une intégration maritime africaine par le moyen de la coopération régionale. Néanmoins, ces les pays bordant le golfe de Guinée, ont pris l'initiative d'aborder la question de la coopération maritime dans la lutte contre la piraterie en mer au sein des communautés économiques régionales déjà établies. Selon Tchaméni 2013, l'un des principaux défis auxquels font face ces organisations est de s'adapter aux changements actuels, notamment dans le domaine de la coopération et des objectifs assignés. Initialement créées pour favoriser l'intégration régionale grâce à des mécanismes tels que les accords de libre-échange, les zones de libre-échange ou encore les unions douanières, ces structures manquent souvent de clarté sur leur conception et leur évolution future (Otsa'a, 2015, p. 401). Cette situation est encore exacerbée par l'évolution des buts initiaux, principalement axés sur l'économie, mais qui ont désormais une véritable pluralité de motivations.

Toutefois, cet avis est nuancé par certains spécialistes de la région. Au cours d'un entretien semi-structuré avec une personne-ressource de l'Architecture de sécurité et de sûreté maritime en Afrique, nous avons eu l'occasion d'aborder la question de l'évolution des objectifs entre communauté économique et stratégie de sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Pourquoi la sécurité maritime dans le golfe de Guinée est-elle perçue comme une préoccupation économique par les organisations concernées ? Pour sa part, « *Une intégration économique ne peut pas être effective sans qu'elle ne prenne en compte les notions de sécurité. Bien sûr que*

ces questions de sécurité sont d'abord continentales. Mais aujourd'hui, compte tenu du fait que la mer qui est devenue le prolongement du territoire des Etats riverains, se trouve menacée, il est évident que ces communautés économiques se projettent dans la sécurité en mer ». Voici les raisons pour lesquelles diverses entités économiques ont développé des plans d'action intégrés en matière maritime, comme la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et l'Architecture de sécurité maritime établie par la Communauté économique des États de l'Afrique centrale.

De plus, il est important de souligner que l'Afrique possède le plus grand nombre d'organisations intergouvernementales dans le monde, avec plus de 200 entités répertoriées (Otsa'a, source citée). Cette abondance n'est pas sans conséquences sur les mécanismes de collaboration maritime. En effet, appartenir simultanément à plusieurs organisations économiques, chacune ayant sa propre politique maritime, peut s'avérer complexe en termes de hiérarchisation des priorités. Les exemples du Nigeria en Afrique de l'Ouest et de la RDC en Afrique centrale illustrent bien ce phénomène. Le Nigeria est membre de la CEDEAO, qui a développé sa propre stratégie maritime intégrée, ainsi que de la Commission du Golfe de Guinée, qui se concentre spécifiquement sur la sécurité maritime. Cependant, la CEDEAO est avant tout une organisation économique. Parallèlement, la RDC est membre de la CEEAC, du CEPGL, du SADEC et de la COMESA, autant d'entités qui contribuent à la coopération régionale.

D'autres facteurs endogènes seraient à l'origine d'une coopération maritime assez difficile ; il s'agit des motivations premières. Sauf exception, la coopération sur cette façade maritime porte principalement une vocation consolidante. Autrement dit, des cadres de coopération ont été créés et transformés par la suite en institutions régionales dans le but de rétablir un environnement de paix. Or, Rosière 2021 souligne que ce type d'organisation est le plus susceptible de se transformer en coquille vide. C'est d'autant plus le cas de la Commission du golfe de Guinée dont les motivations profondes étaient d'éviter les tensions entre voisins mais également de rétablir la paix entre le Nigéria et le Cameroun après la rétrocession de la presqu'île de Bakassi à l'Etat camerounais au détriment du Nigeria par la Cour internationale de justice. Dans ces cas, cette coopération émanant d'une volonté politique ne parvient pas à créer une véritable cohésion aux vues des fractures internes. Il existe au sein de la Commission du golfe de Guinée, plusieurs sous-groupes limitants ainsi le pouvoir de l'institution. Il y a les couples amicaux : Congo/Angola, Cameroun/Tchad. Un couple amical par la copropriété : Nigéria/Sao Tomé et Príncipe qui partagent une zone d'exploitation commune. Les couples

conflictuels : Gabon/Guinée Équatoriale et Nigeria-Cameroun. Et enfin un couple neutre : Gabon/Sao Tomé et Príncipe.

Enfin, étant le nerf de la guerre, l'argent est le problème le plus épineux au sein des organisations régionales sur la façade du golfe de Guinée. Comme le soulignait Djimadoum Mandekor, spécialiste en économie et finance et ancien fonctionnaire de la Banque des Etats de l'Afrique centrale (BEAC), l'un des grands défis de la CEEAC est d'ordre organisationnel. Ces difficultés sont dues à la volonté de ces dirigeants de réellement s'intégrer, regrettant que « chacun des pays, s'occupe essentiellement des questions nationales ». Pour faire fonctionner cette institution, « c'est 0,4% du volume des importations, de la valeur des importations de chaque pays qu'on doit verser chaque année ». Or, l'on constate, a-t-il ajouté que « sur les 11 pays, apparemment il y en a 10 qui ont des arriérés.

En tenant compte des points abordés ci-dessus, voici maintenant quelques idées pour une meilleure prise en compte du rôle que peut jouer la mer pour le développement des économies riveraines.

Section 2 : Pour une meilleure représentation de la mer

« *L'essor des Etats tant riverain que continentaux se définit par un lien étroit entre leur capacité d'intégration de l'économie maritime et leur aptitude à transformer la mer au mieux de leur intérêt politique et stratégiques* » (Ntchare Nom T. M., 2017, p. 50). Il n'est plus possible aujourd'hui d'envisager un certain développement sans intégrer les potentialités qu'offre la mer, qu'il s'agisse des ressources ou de la biodiversité abondante, pour la recherche scientifique, ou encore en tant qu'espace propice au développement des nouvelles énergies ou encore aux activités de loisirs. C'est en cela que Mahan, pouvait déjà placer la mer comme lieu stratégique auquel un Etat devrait imposer son hégémonie et garantir la sécurité de celle-ci. Se mettre en marge de la mer, c'est se couper du progrès technique et s'enfermer dans la subordination et l'extraversion économique (Ntchare Nom T. M., 2017, p.51). Mais plus encore, c'est trahir le nationalisme maritime que lui confère sa géographie (Lucchini L. et Voelckel M, 1978)¹³⁰.

La lente connexion des pays du golfe de Guinée témoigne à bien des égards des difficultés pour un continent bleu à intégrer l'eau dans ses politiques de développement. Dans sa stratégie

¹³⁰ Laurent Lucchini et Michel Voelckel, 1978, Les Etats et la mer, le nationalisme maritime, Paris, la Documentation française, n°4451-4452, 435p (spéc., pp 10-11 et pp. 29-34), cité par Ntchare Nom op cit.

maritime intégrée, l'Union Africaine constate avec conviction que l'Afrique ne peut plus continuer de faire fi de son domaine maritime. Par domaine maritime africain, on entend les ZEE combinée, mais aussi les eaux intérieures telles que les lacs et les voies navigables intra côtières et intérieures (Annexe B de la Stratégie AIM). « *Le moment est venu pour l'Afrique de repenser sa façon de gérer ses eaux continentales, ses mers et ses océans. Ces espaces constituent le pivot du développement économique et social de tous les États membres de l'UA, et jouent un rôle essentiel dans la lutte contre la pauvreté et le chômage* » (Stratégie maritime intégrée pour les mers et les océans ; horizons 2025, p.10). Conviction ou effet de mode, il est tout de même évident que de manière consciente ou non, les sociétés ont toujours eu à décider à un moment donné des rapports qu'ils souhaitaient entretenir avec la mer. De ce fait, il semble qu'aucune société ne peut se prévaloir d'une culture maritime innée, mais bien d'une acquisition par processus de formation dans l'espace et dans le temps (Otsa'a Nguema, 2015, p. 319). Comme le soulignait Jacques Duhamel, Ministre français des affaires culturelles de 1971 à 1973, la culture maritime va bien au-delà d'une liste du patrimoine à mettre en valeur ; elle est facteur d'identité. De même, la culture est facteur de confiance en soi. Pour ces deux raisons, elle est en conséquence facteur de développement économique, la culture permettant de se prendre en charge, de ne pas attendre des solutions de l'autre (Plantet, 1997, p. 70).

Comme un outil d'aide à la gouvernance et par conséquent au développement, cette section propose quelques pistes de solutions aux États riverains du golfe de Guinée, pour une meilleure représentation de la mer. Mieux centrer la mer dans les politiques de développement nationales est un atout pour une meilleure intégration régionale et sous-régionale.

2-1- Une redynamisation des politiques accès sur la mer

Les mers, pour les peuples qui y ont accès, constituent une opportunité permanente : la possibilité de prendre contact avec d'autres sociétés pour commercer, celle d'exploiter des ressources ou celle de s'établir par la fondation de colonies (Brischoux M, 2023, p. 931). Cependant, comme le souligne l'auteur, toutes les sociétés humaines ne saisissent pas de la même façon et au même niveau les opportunités de celle-ci. Déjà il faut avoir des moyens pour les saisir. « *Le déterminisme géographique doit être complété par la prise en compte des médiations technologiques, économiques et culturelles entre les sociétés humaines et les mers* » (Brischoux M., 2023, p. 931).

D'un élément géographique, la mer devient enjeux pour les États économique et environnemental. Par conséquent, une meilleure représentation des espaces maritimes au sein des organisations intergouvernementales n'est que le résultat d'une réelle prise en compte nationale. Autrement dit, même si les mers et les océans sont au centre des débats géopolitique et géoéconomique actuels, transformer le golfe de Guinée en un espace ouvert à la mondialisation émane d'abord des réformes nationales.

Tout comme le continent est gouverné par des organisations et des règlements, chaque nation côtière doit établir ses propres droits maritimes. L'activité en mer connaît une croissance exponentielle et se décline sous différents aspects, allant de l'influence politique à l'économie, au tourisme, aux sports, ainsi qu'aux crimes et activités illicites. La réglementation de cette multitude d'usages, tout en garantissant la sécurité de tous, quel que soit leur statut, public ou privé, sans discrimination, tout en protégeant les ressources et en luttant contre la pollution, représente un défi majeur pour toutes les instances gouvernementales (Rousseau T., 2013, p. 421).

Sur la façade maritime du golfe de Guinée, allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola, le regard de ces Etats vers la mer est encore en construction. Cependant, la Côte d'Ivoire et le Gabon sont assez avancés dans leur processus de centralisation de la mer dans les politiques nationales. Ils ont ainsi adopté une Stratégie nationale de l'action de l'Etat en mer (**SNAEM**) en 2014 pour la Côte d'Ivoire et une Stratégie maritime intégrée (**SMIG**) en 2017.

Le Secrétariat général de la mer (**SGMer**), organe de coordination de la politique maritime française définit l'**Action de l'Etat en mer (AEM)** comme étant « *l'ensemble d'action des opérations maritimes menées par le Gouvernement dans l'intérêt public sur ces propres ressources, à l'exception des missions de défense nationale* ». C'est un organe de coordination de toutes les interventions de l'Etat en mer. Il s'agit ici non seulement de la gestion intégrée des activités en mer. C'est également l'organe national qui permet la mise en place de la politique maritime du pays.

Par ailleurs, l'espace maritime de la Côte d'Ivoire s'étend sur environ 200.000 km², soit 2/3 de la superficie du territoire terrestre national. Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, le Gouvernement ivoirien a adopté le Décret N° 2014-30 du 3 février 2014 portant organisation et coordination de l'Action de l'Etat en Mer (AEM) avec pour missions, entre autres, de définir la politique maritime de la Côte d'Ivoire, de proposer les priorités de l'action gouvernementale

en matière économique, environnementale, sanitaire et sécuritaire¹³¹. Pour la Côte d'Ivoire, L'action de l'Etat en mer constitue l'ensemble des prorogatives de l'Etat sur son territoire marin. Elle s'appuie par conséquent sur six principaux axes ; à savoir :

- La gouvernance maritime ;
- La coopération ;
- La sécurité et la sûreté en mer ;
- La sensibilisation et la communication
- La protection de l'environnement marin.

Depuis la mise en œuvre par la Côte d'Ivoire de sa Stratégie maritime de l'Action de l'Etat en mer, plusieurs efforts ont été réalisés dans l'optique de l'amélioration du système de gouvernance. Nous pouvons citer entre autres, l'effort de délimitation de la frontière maritime Est, partagée avec le Ghana. Ou en matière de sécurité en mer ; l'installation de deux radars de sécurité en 2017 et en 2018.

De plus, cette Stratégie nationale de l'Action de l'Etat en mer a connu des évolutions en janvier 2023. La version finale n'étant pas encore en ligne, il n'est par ailleurs pas possible pour nous de mesurer ces évolutions.

La Côte d'Ivoire est très impliquée dans le but d'assurer une meilleure gouvernance de son domaine maritime et de la sécurité des activités en mer. Depuis 2018, les eaux ivoiriennes sont très faiblement impliquées dans la piraterie et le brigandage maritime qui sévit dans la région du golfe de Guinée.

Toutefois, la définition d'une politique maritime intégrée dans le cadre d'une planification maritime serait encore plus inclusive. Comme le constate Dossou 2021, à l'instar de tous les Etats à façades maritimes de la zone UEMOA, la planification spatiale marine (PSM) et les politiques d'aménagements littorales terrestres en Côte d'Ivoire sont à un stade embryonnaire. « *Comme si ces pays n'en connaissaient pas les enjeux, leurs actions sont bien souvent orientées vers la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin au lieu de définir et mettre en œuvre un véritable schéma directeur des actions en mer* » (Dossou, 2021, p.150).

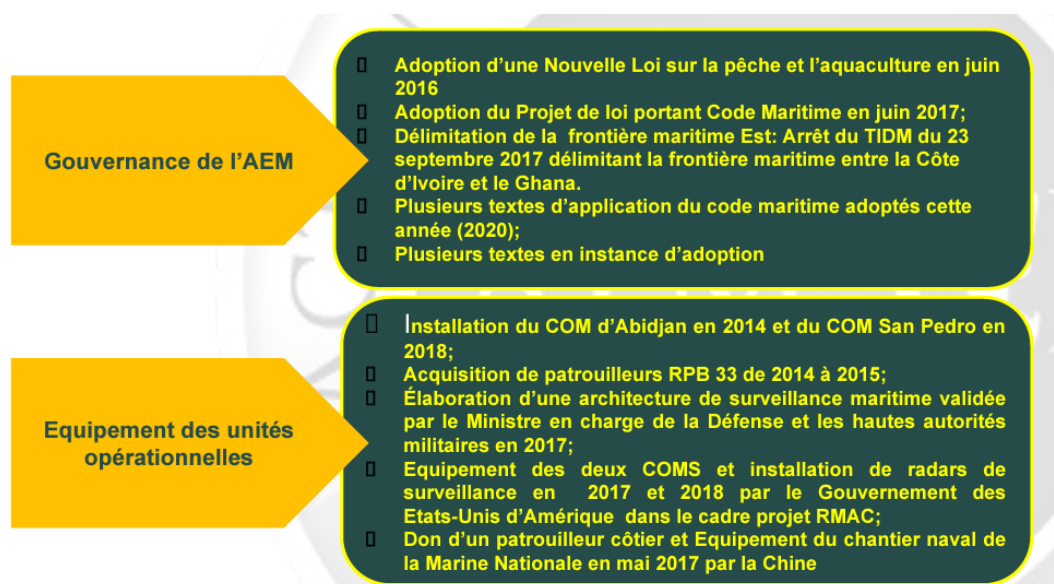
Les prérogatives d'un Etat côtier ne se limitent pas qu'à la sécurité en mer. En considérant la définition de l'Union africaine, le domaine maritime prend en compte *les eaux intérieures* mais aussi la façade maritime et les espaces littorales. « *Ainsi, la maritimisation des activités*

¹³¹ <https://www.faapa.info/blog/cote-divoire-aip-securite-maritime-vers-la-validation-dune-nouvelle-strategie-nationale-de-laction-de-letat-en-mer/> Consulté le 02/04/2024 à 11h 00

traditionnelles comme la pêche et la transformation du poisson, le tourisme et les loisirs, l'essor du trafic portuaire renforcé par la récente exploitation des hydrocarbures, génère une forte activité, des flux et des aménagements considérables dans les zones touristiques comme dans les ports (agrandissement des terminaux à conteneur et céréalier, création d'un terminal minéralier) », (Gohorou, Ahua, Gnanbé et Desse, 2021, p. 11).

Par conséquent, au-delà des stratégies éparses, la Côte d'Ivoire et les pays du golfe de Guinée devraient mener une réflexion plus profonde sur l'élaboration d'une planification maritime nationale. Cette dernière leur permettrait notamment de régler les conflits d'usage entre diverses activités en mer, comme dans le cas des secteurs de la pêche, des ports, des zones marines protégées et des hydrocarbures et un réel aménagement des zones côtières

Figure 51 : Bilan et perspective de la Stratégie nationale de l'Action de l'Etat en mer (Côte d'Ivoire)



Source : Stratégie nationale de l'action de l'Etat en mer en mer, 2014

S'agissant du Gabon, il s'étend sur une superficie de 267 667 km², avec un littoral de 850 km de long, un plateau continental de 40 600 km² et une zone économique exclusive de 213 000 km² (Mve Ebang B., 2022, p.4). Le littoral du Gabon recèle une diversité de ressources naturelles, autour desquelles gravitent quatre principales activités : la pêche, le tourisme, l'activité portuaire et l'industrie pétrolière. En plus de ses activités habituelles, le Gabon s'est engagé à protéger ses mers en créant 20 aires marines protégées en 2017. Ces zones comprennent 11 réserves aquatiques et 9 parcs marins, couvrant une superficie totale de plus de 53 000 km². C'est la plus grande réserve marine d'Afrique et elle protège 26 % des eaux

territoriales du Gabon. Cette initiative montre l'engagement du pays en faveur de la conservation de l'environnement marin (Mve Ebang B, 2022, p. 21).

La Stratégie maritime intégrée du Gabon (SMIG), élaborée en 2016 a été conçu comme un document de planification dans le cadre de l'Action de l'Etat en mer. Elle vise à définir les grands objectifs stratégiques de la politique en mer de l'État en matière de gouvernance, Formation et Recherche Scientifique, Économie, Sécurité et Défense (Rosantanga-Rignault, 2016, p.386).

La Stratégie maritime intégrée du Gabon (SMIG) est pilotée par le Conseil national de la mer (CNM), organe créé par le décret le 25 septembre 2014. C'est l'organe même de l'exercice du pouvoir de l'Etat en mer. En entretien avec son secrétaire permanent adjoint, nous pouvions comprendre que le Conseil national de la mer était l'organe de coordination de toutes les autres administrations maritimes. *« Avant le Conseil national de la mer, bien que la marine nationale excitât déjà, les administrations avaient du mal à se coordonner et à comprendre leurs responsabilités et leurs limites. Ce qui fait que la réponse de l'Etat était tardive, vu la lenteur des administrations ».*

Cette instance a la charge de concevoir et coordonner l'action en matière de délimitation, d'aménagement et de sécurité du domaine maritime mais aussi fluvial et lagunaire. Sous l'autorité directe du président de la République, il constitue un cadre de planification et de coordination interministériel novateur dans la mesure où la gestion et la sécurisation de la mer et du littoral ont toujours été abordées de façon sectorielle, voire cloisonnée (Mve Ebang B, 2022, p. 23).

Contrairement à la Stratégie nationale de l'Action de l'Etat en mer (SNAEM) de la Côte d'Ivoire, la Stratégie maritime intégrée du Gabon (SMIG) est assez globalisante. Elle intègre les secteurs d'activités existantes, en plus de la sécurité en mer. Toutefois, à l'exemple de la SNAEM, les questions de planification de l'espace maritime n'ont pas été évoquée. Le partage de l'espace relevant de l'ordre de l'Etat, est aujourd'hui l'un des grands enjeux de gouvernance. Le littoral est aujourd'hui plus qu'hier une zone naturellement conflictogène en raison de la diversité, voire de l'abondance des ressources, de la multiplicité des usagers parfois divergents (Rosantanga-Rignault G, 2016, p.383).

2-2- Une géographie de la mer au centre de l'éducation nationale et de la recherche scientifique

Dans plusieurs pays bordant le littoral Ouest-africain, l'étude de la géographie dès les premières années scolaires perçoit invariablement l'océan comme un obstacle plutôt que comme une extension du territoire.

Voici quelques illustrations :

« *Le Gabon est situé de part et d'autre de l'équateur, sur la côte Ouest de l'Afrique centrale entre les latitudes 3°55'S et 2°30'N et les longitudes 8°E et 15°E. Il a pour pays frontaliers, le Cameroun au Nord, le Congo au Sud et à l'Est, et la Guinée Equatoriale à l'Ouest. Il possède une façade atlantique longue d'environ 800 km de côtes* » (Atlas forestier interactif du Gabon, 2007, p.4). Ou encore ;

« *La Côte d'Ivoire est un pays d'Afrique de l'Ouest, membre de l'Union Africaine. D'une superficie de 322 462 km², elle est limitée au nord par le Mali et le Burkina Faso, à l'Ouest par le Liberia et la Guinée, à l'est par le Ghana et au sud par l'océan Atlantique* » (Présidence de la République de Côte d'Ivoire).

Pourtant, le continent africain encore appelé l'île Afrique, regorge d'une multitude de richesses hydriques, tant océaniques qu'intérieures. Son réseau hydrographique se compose de près de 13 000 affluents d'une étendue minimale de 100 kilomètres carrés, soit environ 20 % du nombre mondial. Cette proportion correspond approximativement à la part de la surface terrestre globale couverte par l'Afrique. Les vastes plans d'eau africains, s'étendant sur plus de 200 000 kilomètres carrés, représentent quant à eux environ 13 % de la superficie totale des eaux intérieures de notre planète.

On estime par ailleurs que les ressources aquifères renouvelables africaines constituent 9 % des ressources en eau douce du globe, tandis que d'importantes réserves d'eau potable (660 000 milliards de m³) – non renouvelables cependant – sont présentes sur l'ensemble du continent¹³². Enfin, 38 nations africaines, représentant 69 % du continent, ont la chance d'avoir un rivage s'étendant sur 30 750 kilomètres. Ces 38 pays possèdent également une superficie combinée de 13 millions de kilomètres carrés dans leurs zones économiques exclusives.

Or, « L'espace » géographique est, observait Raymond Aron dans *Paix et Guerre entre les Nations*, « *tour à tour milieu, théâtre et enjeu de la politique* » (Buhler P, 2013, p. 143). Selon

¹³² Agence française de développement, op cit

Napoléon, un État façonne sa politique en fonction de ses caractéristiques géographiques. Autrement dit, un pays ignorant ou incapable de comprendre sa géographie ne peut élaborer de stratégie.

Cette idée se traduit également dans la nécessité pour un État de posséder et de dominer son espace maritime. Comme l'affirme Pierre Verluise en 2003, le territoire est un pilier de la puissance. Il permet d'étendre son influence au-delà des limites terrestres ou océaniques. Pour reprendre Sir Walter Raleigh, celui qui commande la mer, commande le commerce. Celui qui commande le commerce, commande la richesse mondiale. Contrôler la mer et ses richesses permet aux pays du golfe de Guinée de participer à leur tour dans la mondialisation.

Par ailleurs, une politique maritime est tributaire d'une culture maritime en amont. A cet effet, l'école est la base d'une construction maritime. L'enseignement de la géographie de la mer comme continuité du territoire nationale permettra à ses futurs leaders de s'orienter vers des métiers en lien avec celle-ci.

En contrôlant l'océan Atlantique et ses ressources, les nations du golfe de Guinée peuvent enfin prendre part à la mondialisation.

Cependant, une politique maritime ne peut être mise en place sans une culture maritime préalable. Pour cela, l'éducation joue un rôle crucial. Apprendre la géographie marine comme une extension naturelle du territoire national permettra aux jeunes générations de développer un intérêt pour les professions liées à la mer.

De plus, pour mieux représenter l'océan, il serait judicieux d'intégrer la recherche scientifique comme prolongement des connaissances acquises pendant la scolarité. Pourtant, jusqu'à un passé récent, il n'y avait pas de manuel spécifique sur l'espace maritime et les régions côtières en Côte d'Ivoire ni au Gabon. Les deux pays ont publié leurs premiers livres sur ce sujet en 2008 et 2016, respectivement, tous deux supervisés par Patrick Pottier. Grâce à leur collaboration en matière de recherche, la Côte d'Ivoire et le Gabon ont inclus la mer dans le territoire national plutôt que d'en faire une frontière.

2-3- Réorganisation des structures décisionnelles et résolution des questions de financement

La coopération régionale est caractérisée par un grand nombre d'acteurs souvent investis de responsabilités mal définies ou redondantes (Ona-Ona J. O, 2019, p.179). En effet, En Afrique et sur la façade maritime du golfe de Guinée, une panoplie de structures régionales à caractères maritimes cohabite avec des Communauté économiques régionales qui elles aussi disposent de politiques axés sur la mer. Ces entités coexistent avec des communautés économiques régionales qui ont également développé des politiques maritimes.

Ces institutions régionales ne se limitent pas à traiter des questions de sécurité en mer, mais s'intéressent également au secteur de la pêche. Dans la région centrale de l'Afrique, il existe plusieurs organisations régionales et sous-régionales qui coexistent avec un certain nombre de communautés économiques régionales (CER) également impliquées dans la pêche ; il s'agit notamment de l'ICCAT, le COPACE, la CPCAA, la COMHAFAT, la COREP, le CPCO, la CSRP, la CBLT, l'ABN, la ANAF, la INFOPECHE et du CPCAA¹³³.

En Afrique de l'Ouest, la Commission sous-régionale des pêches (CSRP) et le Comité des pêches du centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO) opèrent conjointement avec deux organisations économiques d'intégration régionale : la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire Ouest africaine (UEMOA). Toutes ces entités mettent en place des projets liés à l'industrie de la pêche. Représenter toutes ces structures sur une seule carte serait impossible, car elle deviendrait rapidement incompréhensible.

¹³³ ICCAT : Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique

COPACE : Comité des pêches pour l'Atlantique centre-est

COMHAFAT : Conférence ministérielle sur la coopération halieutique entre Etats africains riverains de l'Océan Atlantique

COREP : Commission régionale des pêches du golfe de Guinée

CPCO : Comité régionale des pêches de l'ouest du golfe de Guinée

CSRP : Commission sous régionale des pêches

CBLT : Commission du bassin du lac Tchad

ABN : Autorité du bassin du Niger

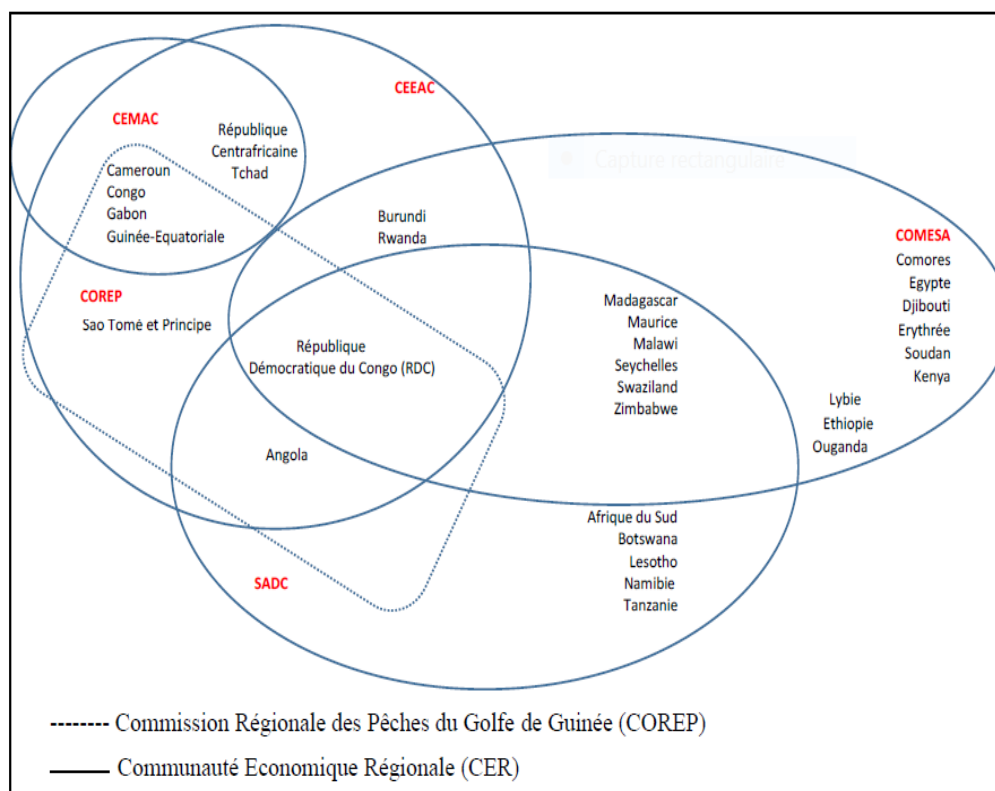
ANAF : Réseau aquaculture pour l'Afrique

INFOPECHE : Organisation intergouvernementale d'information et de coopération pour la commercialisation des produits de la pêche en Afrique

CPCAA : Comité des pêches continentales et de l'aquaculture de l'Afrique

Voici un schéma qui montre les liens complexes entre les pays membres de la Commission régionale des pêches du Golfe de Guinée et leur appartenance à diverses organisations et communautés économiques régionales.

Figure 52 : relations entre diverses organisations africaines et les pays de la COREP



Source : Jennifer Octavie O.O., (Réalisé à partir du diagramme d'Euler)

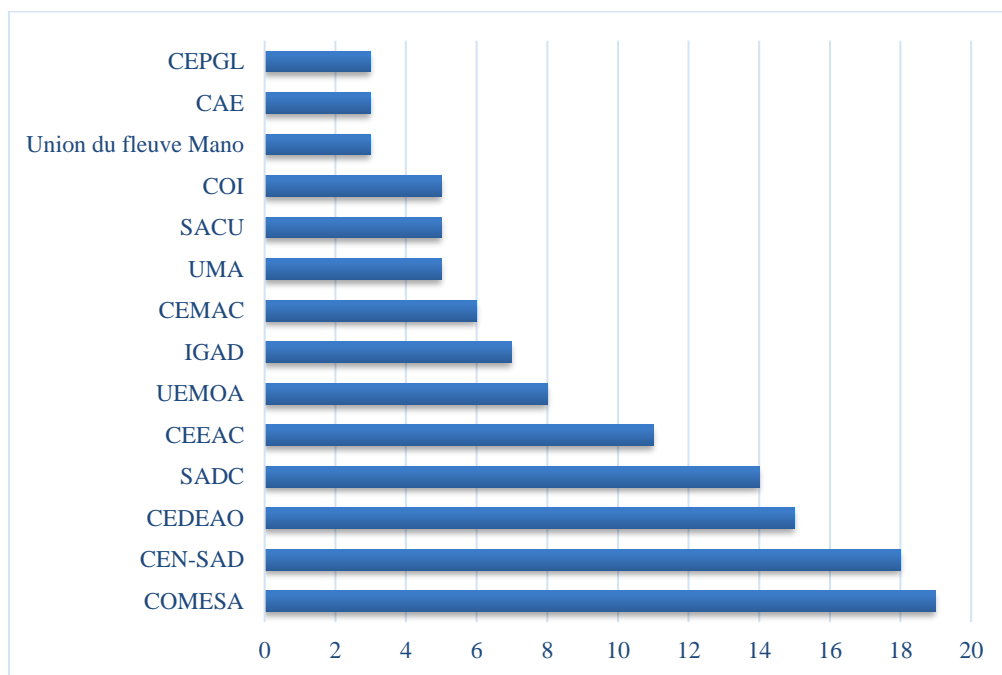
Le phénomène des adhésions multiples en Afrique est une préoccupation majeure. Statistiquement, 95 % des nations africaines sont membres de deux à trois organisations internationales distinctes, à l'exception du Cap-Vert et du Ghana, qui ne font partie que de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Lors de nos discussions avec les dirigeants, nous avons abordé la question de la surabondance d'appartenances. Certains d'entre eux ont mentionné la notion de souveraineté, arguant qu'elle permettrait d'éviter certaines dominations. D'autres ont évoqué le concept de « passager clandestin », qui désigne une personne ou un groupe profitant d'un travail collectif sans y contribuer significativement.

Est-ce que ce phénomène s'applique réellement aux Etats du golfe de Guinée ? Quelles seraient ces avantages en adhérant plusieurs organisations intergouvernementales ? Sera-ce les financements promis par les bailleurs de fond ?

Pendant ce temps, la problématique des adhésions multiples rend flou les priorités et ne permet pas à ces Etats d'honorer leurs obligations financières au sein de ces organisations.

Figure 53 : Nombre de pays dans chaque communauté régionale



Source : Commission économique pour l'Afrique, *Enquête sur l'état de l'intégration régionale en Afrique, 2006*.

Conclusion chapitre 6

Les pays bordant le golfe de Guinée considèrent l'espace maritime comme un aspect crucial de leur géopolitique. Toutefois, malgré les efforts déployés pour établir un cadre légal favorisant une bonne gouvernance maritime, divers facteurs entravent leur capacité à placer effectivement la mer au cœur de leur développement. En réalité, on observe un manque de progrès significatif dans l'intégration de leurs espaces maritimes, ce qui rend difficile l'émergence d'une véritable culture maritime. Pour devenir des puissances maritimes avec des économies florissantes, il est impératif que ces États développent une conscience accrue de l'importance de l'océan. Parmi les obstacles à la maritimisation dans le golfe de Guinée, on peut citer l'absence de délimitation claire des frontières maritimes, la forte orientation continentale des projets de développement, l'instabilité politique, les défis liés à la coopération régionale et le manque de financement.

Afin de remédier à ces problèmes, voici quelques suggestions :

Premièrement, il serait judicieux de revitaliser les politiques nationales axées sur la mer. En examinant les stratégies maritimes intégrées de la Côte d'Ivoire et du Gabon, on constate qu'elles ne prennent pas en compte tous les aspects du développement maritime. Pour une participation accrue, il est essentiel d'inclure dans ces stratégies nationales la planification spatiale marine et de renforcer la collaboration interministérielle au niveau national.

La seconde suggestion concerne l'intégration d'une « géographie maritime » au cœur de l'enseignement et de la recherche scientifique. En effet, ces deux domaines clés contribuent grandement à une meilleure appréhension de la mer.

Enfin, la dernière proposition vise spécifiquement les autorités régionales. Il s'agit notamment de restructurer les mécanismes décisionnels existants, ainsi que de trouver des solutions aux problèmes de financement.

Conclusion troisième partie

Alors que le domaine maritime était initialement perçu comme un terrain hostile, il est désormais considéré comme une zone d'appropriation par les peuples côtiers et les nations indépendantes qui bordent ce golfe. Cependant, cette maritimité n'est pas exempte de conséquences. Le golfe de Guinée, autrefois négligé, est maintenant devenu une nouvelle terre promise, un Eldorado pour divers acteurs, y compris la France, ancien allié historique. De plus, la présence renouvelée de la Russie, grâce à ses forces militaires privées, témoigne de son intérêt croissant pour l'Afrique. Les puissances émergentes et établies s'affrontent également pour contrôler cette région maritime. Toutefois, les États riverains, quant à eux, sont confrontés à des défis liés à la délimitation de leurs zones économiques exclusives (ZEE), qui sont souvent source de contentieux.

Outre ses aspects nobles, le golfe de Guinée s'avère être un terrain propice aux activités criminelles transfrontalières, dont les connexions sont fortement ancrées sur le continent.

A cet effet, cette dernière partie a examiné le système de gouvernance maritime dans le golfe de Guinée. Elle analyse l'évolution de cette gouvernance, en mettant en évidence les facteurs qui ont contribué à un réveil maritime, ainsi que les limites. En effets, plusieurs éléments témoignent d'un réveil maritime dans cette région ; tout d'abord, des instances spécifiques consacrées à la gouvernance en mer ont été mises en place, comme la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du centre chargée des questions liées au transport maritime, créé en 1975. De plus, plusieurs instruments juridiques relatives à la sécurité et à la sûreté des eaux occidentales africaines, telles que la Convention d'Abidjan, le Code de conduite de Yaoundé et la Charte de Lomé, ont été adoptées. Enfin, certains pays, tels que la Côte d'Ivoire et le Gabon, possèdent désormais leur propre stratégie nationale de développement maritime.

Cependant, cette forme de gouvernance en mer présente divers obstacles qui entravent le fonctionnement efficace des entités supranationales. Ces défis incluent :

- La fragilité institutionnelle causée par l'attachement excessif à la souveraineté,
- Le manque de transparence dans le partage des informations entre institutions,
- L'absence de continuité des stratégies,
- La complexité découlant de la multiplication d'institutions,
- Les insuffisances budgétaires internes.

En examinant plus en profondeur les raisons sous-jacentes de ces problèmes, il est apparu que certains aspects nécessitent également une amélioration au sein des pays. Par exemple, on note un besoin urgent de définir les limites territoriales maritimes, d'abandonner progressivement la mentalité axée sur les ressources terrestres pour adopter une approche centrée sur la mer, de résoudre les tensions politiques internes et de trouver des solutions innovantes pour optimiser la coordination entre les instances régionales.

Pour conclure, voici certaines idées pour améliorer le rôle de la mer dans cette zone géographique :

- Revitaliser les politiques d'accès à la mer,
- Placer la géographie marine au cœur de l'enseignement et de la recherche,
- Réorganiser les outils de gestion régionale de la mer et aborder les questions de financement.

Conclusion générale

Portant sur la problématique de la gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée, notre analyse visait à examiner les structures intergouvernementales chargées de la sécurité dans cette région maritime. Après avoir clarifié les concepts centraux de notre problématique, notamment les notions de « sûreté », de « sécurité » et de « gouvernance maritime », la recherche s'est appuyée sur la géopolitique et la géopolitique critique comme grille d'analyse afin de comprendre les transformations qui s'opèrent dans ce milieu ainsi que les dynamiques des forces en présence impliquées dans la sécurité dans cette région maritime. De plus, nous avons adopté une approche hypothético-déductive, où nous avons formulé des suppositions initiales, puis les avons confirmées à l'aide d'une source de données combinant des aspects qualitatifs et quantitatifs.

En effet, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, négociée durant neuf années, de 1973 à 1982, à Montego Bay, et finalement approuvée, est souvent qualifiée de « constitution des océans » en raison de ses mesures visant à encourager une utilisation pacifique des mers et des océans, tout en assurant leur conservation et leur préservation. Ce traité international constitue un cadre législatif global, permettant aux nations de mettre en place et d'appliquer leurs propres politiques nationales et régionales. Grâce à cette convention, les États côtiers ont obtenu des droits exclusifs sur l'exploitation des ressources se trouvant dans la zone économique exclusive, qui s'étend jusqu'à 200 milles marins (environ 370 kilomètres) de la ligne de base. De plus, ils ont souscrit à des engagements, tels que la protection de l'environnement, la recherche et les opérations de sauvetage en mer.

En ce sens, les pays riverains du golfe de Guinée ont entamé leur cheminement vers une gouvernance maritime concertée dès 1975, grâce à l'établissement de la Conférence ministérielle des États d'Afrique de l'Ouest et du centre. Cette instance a servi de plateforme pour élaborer une politique conjointe dans le domaine du transport maritime, renforçant ainsi la collaboration entre ces nations.

Bien qu'il y ait actuellement plusieurs organismes régionaux responsables de la sécurité dans le golfe de Guinée, notre étude s'est principalement concentrée sur quatre d'entre eux :

- La Conférence ministérielle des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC)
- La Commission régionale des pêches du golfe de Guinée
- La Commission du golfe de Guinée

- Les commissions régionales de sécurité maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre. Ces institutions font partie intégrante de l’Architecture africaine de sûreté et de sécurité maritime, contribuant ainsi à l’harmonisation des efforts déployés par les différents pays pour assurer la stabilité et la prospérité dans cette zone stratégique.

De plus, nous avons tenu compte de certains clés de la gouvernance, tels que la Convention d’Abidjan, le Code de conduite de Yaoundé et la Charte de Lomé. Ces textes juridiques sont essentiels pour assurer une bonne gestion dans la zone du golfe de Guinée.

Problématique et vérification des hypothèses

Les espaces maritimes sont le théâtre de changements géopolitiques inédits, mettant à mal la sécurité maritime. On observe un retour des conflits entre pays, dans la mer Noire, ainsi que des raids aériens, comme ceux menés par des drones ou des missiles, dans la mer Rouge et le golfe d’Aden. Ces événements viennent s’ajouter aux problèmes déjà existants, tels que la piraterie dans le golfe de Guinée, ou encore le trafic illicite de drogues, d’armes et de migrants, sans oublier la pêche non réglementée. En 2020, on a décrit le golfe de Guinée comme la zone marine la plus dangereuse au monde, en raison d’une persistante alarmante des actes de piraterie et de kidnapping dans cette région. Selon la théorie de Roger Brunet, les eaux occidentales africaines forment un « anti-monde », un espace aux contours flous échappant au contrôle des États. Cependant, devant cette menace persistante dans les eaux Ouest-africaines, il est crucial de se demander quelle part revient aux institutions régionales dans la protection de ce domaine maritime.

Pour répondre à cette interrogation, nous avons formulé la question suivante :

Quels sont les différents facteurs entravant le fonctionnement des institutions régionales responsables de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ?

Pour aborder cette question centrale, il a été judicieux pour nous de prendre en compte plusieurs éléments distincts dans l’analyse. Tout d’abord, nous avons cherché à comprendre les liens qui unissent les communautés côtières d’Afrique de l’Ouest et leur environnement marin. Cela nous a permis de mieux saisir les interactions potentielles entre les États côtiers et la mer, considérée comme un espace de croissance. Ceci a constitué notre première partie. En outre, cette question centrale énoncée s’est également déclinée en une interrogation subsidiaire ; relevant les défis de la maritimisation dans cette région. Ceci a constitué notre deuxième partie. Enfin, la troisième partie s’est intéressée à répondre à la nécessité de la gouvernance maritime dans cette région. Elle a tout d’abord examiné la structure institutionnelle de la gouvernance dans cette

région, mettant en évidence ses lacunes. Ensuite, des suggestions ont été formulées pour renforcer la place centrale de la mer dans le développement économique national. Cela devrait inciter les États côtiers à accorder davantage d'importance aux organisations régionales responsables de la sécurité et de la sûreté en haute mer

Perspective de recherche : vers une étude plus détaillée de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée

Après avoir examiné tous les aspects de cette étude, il est malheureusement vrai que certaines questions restent sans réponse. Nous avons été contraints de limiter nos voyages de terrains qu'au Gabon en raison de nos obligations personnelles. De plus, certains de nos interlocuteurs avec qui nous devrions échanger par visioconférences étaient indisponibles, leurs calendriers chargés ne leur permettant pas de nous accorder du temps.

Dans un futur proche, nous envisageons d'élaborer un atlas maritime du golfe de Guinée. Cette ressource facilitera considérablement l'étude de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée et la compréhension de la gouvernance par les institutions régionales dans la région. Parallèlement, nous aspirons à poursuivre nos recherches et à affiner notre analyse, mettant ainsi en évidence les différentes menaces pour la sécurité maritime non seulement dans le golfe de Guinée, mais aussi dans toute l'Afrique occidentale. Nous sommes résolus à mettre l'accent sur l'aspect écologique dans cette zone géographique, car la diversité biologique marine et côtière y est gravement menacée par l'exploitation pétrolière, la surpêche, la pollution marine et la dégradation d'écosystèmes vitaux comme les mangroves.

En outre, nous envisageons d'approfondir notre compréhension de l'évolution des perceptions de la mer dans le golfe de Guinée, en réalisant une analyse comparative au niveau national.

Bibliographie

Ahihoua M. K. (2024). « La connexion des ports Ouest africains au réseau mondial des lignes maritimes et ses implications : une analyse à travers l'indice de connectivité de la CNUCED », *Revue française d'économie et de gestion*, Vol 5, n°1, pp 413-435.

Afachawo K. K. (2016). « La problématique de l'extension du plateau continental du Togo », Université Côte d'Azur, 101p.

Ahua E. A. (2024). Littoralisation et urbanisation au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire. Thèse de doctorat, Nantes Université, 518p.

Agbo C dit Alidji, 1959. Histoire de Ouidah du XVI au XXe siècle, *Les Presses Universelles*, 31p.

Allogho-Nkoghe F. (dir.), (2013). Libreville, la ville et sa région 50 ans après Guy Lasserre : Enjeux et perspectives d'une ville en mutation, Paris, Éditions Connaissances et Savoirs, 340 p.

Akohou D. R. (2008), Exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les Etats côtiers du golfe de Guinée, Programme des Nations unies, 199p.

Augé B. (2017). « Les stratégies des compagnies pétrolières nationales africaines », Notes de l'Ifri, 30p.

Augé B. (2009). Pillage et vandalisme dans le Delta du Niger, *Hérodote*, n0134, pp 151-171. URL: <https://shs.cairn.info/revue-herodote-2009-3-page-151?lang=fr>.

Aurégan X. (2024). Chine, Puissance africaine ; géopolitique des relations sino-africaines. Armand Colin, p. 270 p.

Amirell S. E. (2009). Traduction : NDZESOP Ibrahim, 2009. La piraterie maritime en Afrique contemporaine Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie. *Politique africaine*, n° 116, p.97-119.

Assonitis G. (2015). Chapitre III : Règlementation internationale des lignes régulières : participation au trafic, mécanismes de consultation et taux de fret, dans *Règlementations internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, pp. 75-143.

DOI : 10.3917/polaf.116.0097. URL : <https://shs.cairn.info/revue-politique-africaine-2009-4-page-97?lang=fr>.

Awoumou C.D.G. (2005). Le golfe de Guinée face aux convoitises, 11^e Assemblée générale du CODESRIA, 15p.

Bâ I. (2020). « Le commerce transsaharien et ses logiques d'accommodation par rapport au commerce transatlantique entre le XV^e siècle et le XIX^e siècle », *Historia*, vol 36, n°71, pp 329-360.

<https://doi.org/10.1590/0104-87752020000200004>

Balouche A, Gauché E. et Guineberteau T. (2019). Introduction ; Afrique(s) Atlantique (s) : espace de transition et cohérence régionale, *Noréis*, n°252/3, pp

Banque mondiale, 2017. Faire passer le tourisme de 2,6% à 10% du PIB en dix ans : le nouveau pari du Bénin.

<https://www.banquemondiale.org/fr/news/feature/2017/04/27/benins-new-venture-to-expand-tourism-from-26-percent-to-10-percent-of-gdp-in-ten-years>

Bassou A. (2014), « La mer du golfe de Guinée : richesses, conflits et insécurité », in *Paix et sécurité internationale*, pp150-169.

Bassou A. (2016). « Le golfe de Guinée, zone de contraste : richesses et vulnérabilité », in *Policy center*, 29p.

Bayo I. (2017). « Litige maritime ivoirio-ghanéen, Accra remporte la bataille devant la justice »

<https://afrique.latribune.fr/economie/2017-09-24/conflit-maritime-ghana-cote-d-ivoire-accra-remporte-la-bataille-devant-la-justice-751474.html>

Beck U., (2003) *La société du risque globalisée, revue sous l'angle de la menace terroriste* », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°114, pp 27-33.

Beaujard P. (1996). « L'Afrique de l'est et les réseaux d'échanges océaniques entre les Ier et XV^e siècles », *Afriques*, <https://doi.org/10.4000/afriques.1996>

Béguin H. (1963). « Aspects géographiques de la polarisation », *Revue Tiers Monde*, n°16, pp-559-608.

Bellayer-Roille A. (2014), « Entre souveraineté et transnationalité, les défis du droit de la mer », in *Revue internationale et stratégique* /3 (n° 95), pp 111 à 119.

Bendhoua F. (2022). « La pêche au thon en Côte d'Ivoire : activité au contour destructeur pour l'océan »

<https://www.aa.com.tr/fr/afrique/p%C3%A0che-du-thon-en-c%C3%B4te-d-ivoire-une-activit%C3%A9-au-contour-destructeur-pour-l-oc%C3%A9an/2608934>

Bertrand N. Moquay P. (2004). « La gouvernance locale, un retour à la proximité », *Economie rurale*, 280, pp 77-95.

Bignoumba G.S. (2018). « Perspective économique de la mer au Gabon », in *Revue canadienne de Géographie tropicale*, vol 5, pp 39-43.

Bignoumba G-S. (1999). « Politique maritime du Gabon à l'aube du troisième millénaire : l'indispensable ouverture sur la mer », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 52-208, pp. 359-372.

Boniface, P. (2023). Le retour de la Russie. Comprendre le monde - 7e éd. Les relations internationales expliquées à tous. (p.169-178). Armand Colin.

<https://doi.org/10.3917/arco.bonif.2023.01.0169>.

Boniface P. et Védrine H. (2021), Atlas des crises et des conflits, in Armand Colin, 160p.

Bonin H. (2023). « Les enjeux maritimes de l'Afrique coloniale française », *Cahiers d'économie de Bordeaux*, 14p.

Borer L. (2023), Piraterie maritime : quelques récents développements d'une menace bien ancrée ? Diploweb.com <https://www.diploweb.com/Piraterie-maritime-quels-recents-developpements-d-une-menace-bien-ancree.html>

Boumama S. (2021). « Les accords économiques Afrique-France, une histoire négative », *Résistance africaine à la domination néocoloniale*, pp 81-102.

Bouquerelle J. (1967). « *Le pétrole au Gabon* », Cahiers d'outre-mer, n° 78 - 20e année, Avril-juin pp. 186-199.

<https://doi.org/10.3406/caoum.1967.2447>

https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1967_num_20_78_2447

Boutillier J-L., Copans J., Fiéloux M., Lallemand S., Ormières J-L. (1978). « Le tourisme en Afrique de l'Ouest panacée ou nouvelle traite ? », *Dossier africain*, 148p.

Brasseul J. (2016). « Portugais : XVe -XVIe, Histoire économique de l'Afrique tropicale, pp 154-184.

Brianso I et Tabbaa O. (2021). La notion de patrimoine selon l'UNESCO : discours et glissements catégoriels des conventions (1972-2003), *Droit et cultures*.

Brivio A. (2008). « Nos grands-pères achetaient des esclaves... » Le culte de Mami Tchamba au Togo et au Bénin », *Gradhiva*, n°8, p. 64-79.

Buhler P. (2013). « Puissance et géographie au XXIe siècle », in *Géoéconomie* /1 (n° 64), pp 143-162.

Brischoux M. (2023). « Comment gouverner la mer ? », in *Commentaires*, n°184, pp931-934.

Brischoux M. (2023). Géopolitique des mers : gouverner l'autre partie du monde, PUF, 168 p.

Buti G. et Hrodej P. (2016). L'histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours, CNRS Editions, 594p.

Caliguiri A. (2017). « La charte de Lomé, comme instrument pour une nouvelle gouvernance », in Paix et sécurité européenne et internationale, 13p.

Cauchy E. (1862). Le droit maritime international considéré dans ses origines, dans ses rapports avec le progrès de la civilisation, par l'académie des sciences morales et politiques, p 576.

Caverivière A. et Marcille J. (1978). La pêche industrielle en Côte d'Ivoire : bilan et perspectives. La pêche maritime, n°1205, pp 466-471

Chadenas C., Pottier P., Pouillaude A., Struillou J-F et Després L. (2009). « Pour une meilleure adéquation entre humaine et ressources littorales : évaluer la capacité d'accueil du territoire », *Cahiers nantais*, pp 57-68.

Charillon, F. (2007). La politique étrangère de la France : l'heure des choix. Politique étrangère, Printemps (1), 139-150.

<https://doi.org/10.3917/pe.071.0139>.

Chasek P. (2020). « Stockholm et la naissance de la diplomatie environnementale », in *International institutue for sustainable development*, 9 p.

Chaussade J. (1994). La mer nourricière : enjeu du XXIe siècle, Imprimerie de la Concorde, Champtoceaux, 150p.

Chaussade J et Corlay J-P. (1990). Atlas des pêches et des cultures marines : France, Europe monde, Edition Ouest-France le marin, 252.

Cherubini S. (2024). « Piraterie dans le golfe de Guinée, vers une solution régionale ou internationale ? », *Perspective Monde*.

<https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMAAnalyse/3116#:~:text=Cet%20espace%20maritime%20est%20aujourd,de%20marins%20dans%20ces%20eaux>

Chicheportiche O. (2024). Bolloré, Colas, Eramet, Total... de nombreuses entreprises françaises sont présentes au Gabon.

[https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/bollore-colas-eiffage-total-de-nombreuses-entreprises-francaises-sont-presentes-au-gabon_AV-202308300375.html#:~:text=Selon%20un%20classement%20%C3%A9tabli%20par,de%20francs%20CFA\)%20devant%20Total%C3%A9nergies](https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/bollore-colas-eiffage-total-de-nombreuses-entreprises-francaises-sont-presentes-au-gabon_AV-202308300375.html#:~:text=Selon%20un%20classement%20%C3%A9tabli%20par,de%20francs%20CFA)%20devant%20Total%C3%A9nergies)

Céleste A., Lagabrielle E., et Bouchard C. (2021). La maritimisation : définition, ébauche d'un indicateur et application aux pays et territoires du sud-Ouest de l'océan Indien (1992-2015). *Carnets de Recherches de l'Océan Indien*, Mutations et transitions dans l'océan Indien, n°7, pp 57-72

http://www.institut-strategie.fr/Strategie_80_Ogoula2.htm

Claverie B. (2024). « La rangée portuaire chinoise et ses arrière-pays connectés : connecter la Chine au monde »,

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/rangee-portuaire-chinoise>

Coquery-Vidrovich C., 2016, Afrique : une histoire universelle, Revue projet, n351, pp 12-20.

Copinshi P. et Noël P. (2005/4). « L'Afrique dans la géopolitique mondiale du pétrole », *Afrique contemporaine*, n°216, pp 29-42

Cormier-Salem M-C. (1995). « Motorisation des pirogues et nouveaux espaces halieutiques en Afrique de l'Ouest », ORSTOM-LEA, Montpellier, pp 195-205.

Cormier Salem M-C. (1983). La pêche en Côte d'Ivoire, mise au point des connaissances et perspectives, mémoire de DEA, Université de Paris X Nanterre, 135p.

Cornette J. (2008). Histoire des idées de l'économie-Monde selon Fernad Braudel, Collection 38.

<https://www.lhistoire.fr/histoire-des-idees-de-l-economie-monde-selon-fernand-braudel>

Coopersmith J. S. (2022). Au revoir Paris, Bonjour Pékin en Afrique Francophone ? Duke University

Courier Internationale (2024). « Pollution. le naufrage du « Rubymar » en mer rouge : Une menace pour l'environnement.

<https://www.courrierinternational.com/article/pollution-le-naufage-du-rubymar-en-mer-rouge-une-menace-pour-l-environnement#:~:text=Pollution,-Le%20naufage%20du%20E2%80%9CRubymar%20en%20mer%20Rouge%20%3A%20une%20menace,catastrophe%20C3%A9cologique%2C%20alertent%20des%20experts>

Courtin F. et Guengant J-P. (2011). « Un siècle de peuplement en Afrique de l'Ouest, *Natures sciences sociétés*, vol. 19, pp 256-265.

Dahou T. (2009). « La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global », dans *Gouverner la mer : Etats, pirates, sociétés*, pp 5-22

Débrie J. et De Guio S. (2004). Interface portuaire et compositions spatiales : instabilités africaines, *Autrepart*, n°32, pp 21-36.

Degui J-L., Kouadio K. A., Essan K.V. et Aloko-Nguessan J. (2019). Diagnostic de l'offre touristique dans la région du Sud-Est de la Côte d'Ivoire : cas des départements de Grand-Bassam et d'Adiaké, *RIGES*, n° 6, pp.

Desse M., Robert S., Herbert V., Chadenas C. (2024). Les littoraux français. Permanences, changements, enjeux. Dunod / Armand Colin, pp.560, 2024, Horizon, 978-2-200-63816-0. (hal-04651009)

Desse M., Kouassi C. Y, Kouassi A., P., H., Pottier P., Ayeonon S. F., Thior M. (Dir). (2023). L'exploitation des hydrocarbures sur les côtes africaines : enjeux et tensions. Numéro spécial de la revue Espace Africain. Numéro spécial (Numéro 2 | 2023), ISSN : 2957- 9279, mis en ligne le 30 septembre 2023 Université de Daloa. RCI.

Desse M., Guineberteau T., Miossec J-M. et Trouillet B. (2022). Dynamismes des façades et planifications terrestre et maritime en Afrique. Territoire d'Afrique n°12. Université Cheikh Anta Diop de Dakar et UMR GRED Montpellier.150 pages.

Desse M. et Pierre J. P. (2008). « Les territoires oubliés en crise violente en Afrique », in *Territoires d'Afrique*, n°8, pp 108-109.

Desse M. et Hartog T. (2005). Introduction, dans les littoraux de la Caraïbe ; pratiques et nouvelles dynamiques spatiales, pp. 9-10.

Desse M. (2005). Perceptions et pratiques territoriales des littoraux de la Caraïbe, *Etudes Caraïbéennes*, pp. 25-43. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.583>

Desse M. (2004). Les littoraux de la Caraïbe insulaire, des territoires en mutation. HDR volume II, Université Paris 4 Sorbonne, 287p.

Dinzambou R. (2010). « Entreprises françaises au Gabon et développement économique et social ; 1960-2010 », Outre-mers, *Revue d'Histoire*, pp 368-369.

Diarra G. et Plane P. (2012). « la Banque mondiale et la notion de bonne gouvernance », *Monde en développement*, n°158, pp 51-70

Domergue S, (2022). La construction régionale de la sécurité maritime : une étude de la région maritime interaméricaine, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne- Paris 1, Université Laval (Quebec, Canada), 490p.

Dossou C.-I. (2021). Ports, corridors de transport et aménagement du territoire dans l'espace UEMOA, Thèse de doctorat, Université de Nantes. Aménagement Régional et Transport, 350 p.

Ebédié T. M. (2018). « Instabilité dans le Delta du Niger, activités post-amnisties et consolidation de la paix », *FES*, 44 p.

Ekanza S-P. (2019). « Introduction : l'homme et la mer à travers les siècles », dans *la Mer, une autre voie de développement en Afrique de l'Ouest* », pp 13-27.

Eudeline H. (2017), « Terrorisme maritime : quels risques pour l'Afrique ? », in *Diplomatie*, pp 64-67

Fattori F., Pravettoni R., et Dedier E. (2021). Le golfe de Guinée, mer de tous les dangers et royaume de la piraterie mondiale.

https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/12/le-golfe-de-guinee-mer-de-tous-les-dangers-et-royaume-de-la-piraterie-mondiale_6105768_3212.html

Mis en ligne le 12 décembre 2021.

Fauvelle F-X. et Surin I. (2019). Atlas historique de l'Afrique. De la préhistoire à nos jours, Autrement, 96p.

Favennec J-P. et Copinski P. (1999). « L'Amont pétrolier en Afrique de l'Ouest : Etat des lieux », *Revue de l'énergie*, n°511, pp 693-701.

Feuer G. (1973). « La révision des accords de coopération franco-africains et franco-malgaches, n°19, pp 720-739.

Fichet JC. (2017). « L'Asie au cœur des routes Est-Ouest de la mondialisation »

https://www.cartolycee.net/IMG/pdf/conteneurisation_et_indice_de_connectivite.pdf

Forzon V. Lagos, une métropole africaine cinquantenaire

https://www.lepoint.fr/economie/lagos-une-capitale-africaine-cinquantenaire-02-06-2017-2132355_28.php

Franchette S. (2006). « Le Delta du Niger (Nigeria) : rivalité de pouvoir, revendications territoriales et exploitation pétrolière ou les ferments de la violence, in *Hérodote*, n°121, pp190-220.

Fressoz J-B. et Pestré D. (2003). Risque et société du risque depuis deux siècles. Sous la direction de Bourg, D., Joly, P. et Kaufmann, A. (dir.), Du risque à la menace Penser la catastrophe, *Presses Universitaires de France*, p.17-56.

En ligne <https://doi.org/10.3917/puf.bourg.2013.02.0017>.

Gambardella S. (2019). Le rôle des organisations régionales de gestion des pêches dans la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non règlementée. *Annuaire français de droit international*, 2019, pp.577 - 591. fffhal-02526282f

Glubrecht H. la coopération régionale, gage de l'indépendance, in *International atomic Energy agency*, pp 33-35.

Guisiou F, 2018. Le monde Somali ; les apparences du chaos aux périphéries de la mondialisation, Université de Nantes, 538p.

Guiffard J. (2023). « Golfe de Guinée, comment ne pas tomber dans les pièges du Sahel ? », in *Institut Montaigne*, 5p.

Guillaume P. (2015). Chapitre 7 : les hommes, dans *Le monde colonial*, pp 223-237

Guillaume J. (2015). *Espaces maritimes et territoires marins*. Ellipses, 230p.

Gohourou F., Ahua E. A., Gnanbe D. R. et Desse M. (2022). Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire. *Territoires d'Afrique*, 2022, Dynamiques des façades et planifications terrestres maritimes en Afrique, 12, pp.77-87.

Gohourou F., Audebert C. et Ahua E. A. (2020). Littoralisation et ségrégation socio-spatiale : le cas du quartier Balmer à San Pedro (Côte d'Ivoire), in *Belgé*, pp 1-14.

Hauchard A. (2016). La piraterie maritime en Afrique en quatre questions, *Le Monde Afrique*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/11/la-piraterie-maritime-en-afrique-en-quatre-questions_5011872_3212.html

Hauhouot C. (2010). « Le littoral d'Assinie en Côte en Côte d'Ivoire : dynamique côtière et aménagement touristique », *Cahiers d'Outre-Mer*, pp 305-320. <https://doi.org/10.4000/com.6023>

Hebrard, P. (2019). Mers et océans : des espaces convoités. *Stratégie*, N° 123(3), 31-41. <https://doi.org/10.3917/strat.123.0031>.

Herbert V. (1999). La circulation transversale dans une « zone-frontière » : l'exemple du détroit de Malacca. In : *Défense des côtes et cartographie historique*. Actes du 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Milieu littoral et estuaires », Nantes, 1999. Paris : Editions du CTHS, 2002. pp. 205-222. (Actes du Congrès national des sociétés savantes, 124) ; https://www.persee.fr/doc/acths_0000-0001_2002_act_124_4_6072

Histoire à la carte (2018), Exploration des côtes africaines. <https://www.histoirealacarte.com/Grandes-Decouvertes/exploration-des-cotes-africaines-par-les-portugais>

Igah E. (2006). « Le Nigeria, géopolitique et démographie du géant africain », *population et avenir*, n°682, pp 4-8.

Indjieley M. (2007). « Industrialisation et urbanisation à Port-Gentil et à Douala », *Villes en parallèle*, dans *Villes du Gabon*, 40-41, pp. 96-117.

Issang N. M., (2021). Les enjeux de la sécurité et de la sûreté maritimes au port autonome de Pointe-Noire (République du Congo), Thèse de doctorat, Nantes Université, 439p.

Hubert J. P. (2017), « Problématique : à propos de l'espace géographique », *La discontinuité critique : essai sur les principes a priori de la géographie humaine*, pp11-29.

Hugon P. (2007). « La politique économique de la France en Afrique, la fin des rentes coloniales ? », *Politique africaine*, n°105, pp 54-69.

Ki-Zerbo J. (1978). *Histoire de l'Afrique*, Hatier, Paris, 731p.

Koffi E.K., (2017). Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes. Thèse de doctorat, 727p.

Koffie-Bikpo C. Y. (2010). « La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique » *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 251 | 2010, 321-346

Lando P. (2013). *Espace et sociétés en milieu vadouan : aménagement et territoire du conflits*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne occidentale, p. 346

Lembe A. J. (2014). *Pêches maritimes et développement durable dans les Etats côtiers d'Afrique centrale : Des dysfonctionnements à l'exploitation durable des ressources halieutiques*, thèse de doctorat, Nantes Université, 401p.

Lévy J. (2007), « La mondialisation un événement géographique, in *L'information géographique*, vol 71, pp 6-31.

Le Gouriellec S. (2021). « Chapitre III, un continent marqué par les conflits armés », in *Géopolitique de l'Afrique*, pp 36-58.

Lihousou M. et Steck B. (2018). Introduction, dans *Moderniser les ports Ouest-africains*, Collection Afrique Atlantique, pp 12-23.

Louhmedi C. et Brahim M. 14 Nov 2021,
<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/l-economie-mondiale-de-la-mer-un-enjeu-majeur-du-21e-siecle-896518.html>

Lucas M., 2015, Maritimité, dans Atlas transmanche _ espace transmanche face à face et côte à côte.

<https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-220.html#:~:text=Le%20concept%20de%20maritimit%C3%A9%20est,homme%20a%20de%20son%20milieu.>

Malonga F. et Saul S. (2010). « ELF-ERAP et le Congo : les vicissitudes d'un mariage de raison (1968-1978), dans Histoire, Economie et Société, 29^e année, pp 109-125.

Marguerat Y. (1982). « Les réseaux urbains en Afrique noire : de la pyramide à la macrocéphalie », *Bulletin de la Société languedocienne de géographie*, Tome 16, fascicule 1-2- Montpellier, 29p.

Marzin F. (2024). Pétrole et crise dans le delta du Niger, Mémoire de Master, Nantes Université, 91p.

Mathis S., Coëffé V., Violier P. et Duhamel P. (2020). La mondialisation du tourisme : extension et densification de l'écoumène touristique, pp 311-345.

Mbaha J. P. et Ba'aha Etoundi, M. L. (2021). « Et demain KRIBI : Construire une ville portuaire stratégique et émergente à l'horizon 2035 », *Revue espace géographique et société marocaine*, n°41-43, pp 137-156.

Mbokolo E. (1992). Afrique Noire, Histoire et civilisations, Tome II, HATIER-AUPELF, p 342

Messe Mbega C, 2015, La Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale : quelle politique de sécurité pour une organisation régionale à vocation économique ? Thèse de doctorat, 388p.

Metzger P. (2014). Economie maritime : le lien vertueux entre mondialisation et maritimisation, dans *Géographie des mers et des océans*, pp 247-274

Mibambo B-D. (2021). L'écotourisme comme outil de préservation des parcs nationaux du Gabon, Master 2, Toulouse Business School, 60p.

Miossec J-M. (2019). « Le désenclavement portuaire de l'Afrique au Nord de l'équateur, enjeux du XXI^e dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitiques », *Norois*, pp 19-40. <https://doi.org/10.4000/norois.9333>

Miossec J-M. (2016). Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA-CGM. Paris, l'Harmattan, 724p.

Miossec A., (2014). *Géographie des mers et des océans*, Presses Universitaires de Rennes, 494 p.

Miossec A., (2014). Dictionnaire de la mer et des côtes, Presses universitaires de Rennes, 550p.

Miossec A., (2011). Les littoraux entre nature et aménagement, Armand Colin, 192.

Munier F, Géopolitique du pétrole : l’Afrique terrain de bataille, *Diploweb*, 11 septembre 2016.
<https://www.diploweb.com/Geopolitique-du-petrole-l-Afrique.html>

Mve Ebang B. (2022), « La politique de sécurité maritime du Gabon au prisme d’une stratégie intégrée », *Notes de l’Ifri*, 30p.

Ndjambou L.E., Lémbe Békale A.J. et Nyinguéma Ndong L.C. (2020), « Gestion des espaces maritimes et enjeux halieutiques en Afrique centrale : le cas du Gabon », in *L’Espace politique*, n° 39, 18p.

URL:<http://journals.openedition.org/espacepolitique/7668>; DOI:<https://doi.org/10.4000/espacepolitique.7668>

Ndjambou L. E. (1998). Le destin des Conférences maritimes sur la côte occidentale d’Afrique dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges, *Cahiers d’Outre-Mer*, 50-198, pp 137-150.

Ndong Emane C. L. (2023). Le pétrole de l’Afrique subsaharienne, un enjeu stratégique dans la genèse d’une industrie française pétrolière publique française (1928-1977), thèse de doctorat, p.

Ndutumu S. S. (2014). Géopolitique du golfe de Guinée au XIX e siècle, Harmattan Cameroun, 149p.

Nicoué L. G. (1997). Le Togo sous domination coloniale (1884-1960), Université du Bénin (Lomé), *les presses de L’UB*, 244p.

Noaime E. (2016). Les transformations socio morphologiques de la ville dans le processus de métropolisation : l’exemple d’Alep depuis sa fondation jusqu’à 2011, thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 238p.

Noirot T. (2012), « Les entreprises françaises en Afrique. Pillage contre transparence », n°33-34, pp. 537-546.

Ntchare Nom T. M. (2017). « La mer au service des Etats du golfe de Guinée : oser une géographie maritime de l’émergence », in revue dialectique des intelligences, dossier « penser l’Afrique par ses matières premières », n°003, pp 40-66.

N’guessan A. A. B. et Konan K. V. (2019). La mer et le développement de la Côte d’Ivoire, dans *La mer : une autre voie de développement en Afrique de l’Ouest*, pp195-212.

Ortolland D. & Pirat J-P. (2010). Atlas géopolitique des espaces maritimes, frontières, énergie, transports, piraterie, pêche et environnement, 2^e édition, Editions Technip, 333p.

Ogoulat A-D. (1998). Les États de la façade Atlantique de l’Afrique aujourd’hui : quelques aspects géopolitiques et géostratégiques, *Norois*, n°180, pp 587- 607.

Ogoulat A-D. (1998). Géographie politique de la façade atlantique de l’Afrique intertropicale (du Sénégal à l’Angola), thèse de doctorat, Université d’Angers, 700 p.

Okanga Guay M. (2002). Organisation d’un système de villes macrocéphalique et perspectives de restructuration : le cas du Gabon, thèse de doctorat, Université Laval Québec, 422p.

Okuneye P.A. (2006). Rural-urban migration, poverty and sustainable environment: the case of lagos, nigeria, *PRIPODE*, 92p.

Olusegun Adeyeri J. (2021). « Ethnic Propaganda, Hate Speech, and Mass Violence in Igbo-Hausa/Fulani Relations in Postcolonial Nigeria », *The Thinker*, vol. 89, no 4, 6 novembre 2021, p. 75–84

Ona Ona, J. O. (2019). Gestion durable des ressources halieutique en Afrique atlantique centre-est : Cameroun-Congo-Gabon ; Perspectives d’une politique de régulation, Thèse de doctorat, Nantes Université, 311p.

Pandong A. (2022). Le pétrole, enjeu de puissance et d’influence dans le golfe de Guinée, <https://www.ege.fr/infoguerre/le-petrole-enjeu-de-puissance-et-dinfluence-dans-le-golfe-de-guinee>

Pélissier P. (1990). Post-scriptum à rivages. L’Afrique tourne-t-elle le dos à la mer ? *Cahiers d’Etudes africaines*, 117, pp. 7-15.

Pérouse de Montclos M-A. (2024). Géopolitique du Nigéria. *Géopolitiques*, PUF, 184p.

Pérouse de Montclos M-A. (2012). Rebelles, gangsters et cadets sociaux dans le Delta du Niger : les jeux au défi de la politique ». *L’Afrique des générations entre tensions et négociations*, karthala, 2012, pp 617-644
https://shs.cairn.info/article/KART_GOMEZ_2012_01_0617?lang=fr&tab=feuilleter

Pérouse de Montclos, M-A. (2010). « Le Delta du Niger en état d’insurrection », in Badié B et Vidal D. *La fin du monde unique : 50 idées clés pour comprendre*, pp 285-290.

Pérouse de Montclos M-A. (2003), Pétrole et sécurité privée au Nigéria : un complexe multiforme à l’épreuve du « syndrome de Monaco », les entreprises para-privées de coercitions, de nouveaux mercenaires ? pp117-138

Pottier P., Mbadanga M., Edou Ebolo C. M., Rousselot-Loridan P. et Jonson-Ogoula C. (2016). Tourisme et loisirs de proximité sur les côtes du Gabon, dans les régions littorales du Gabon, pp. 197-217

Pottier P., Allogho-Nkoghe F-M., Koumba J-P. et Ntsame Ondo N. (2016). « Chapitre 7 : L'urbanisation à l'assaut du littoral du Gabon, dans les régions littorales du Gabon : éléments de réflexion pour une planification stratégique du territoire, pp 181-195.

Pottier P. et Kouassi P. A. (2008). Géographie du littoral de Côte d'Ivoire, coopération interuniversitaire Cocody Abidjan (Côte d'Ivoire) / Nantes (France), 325p.

Porcher K. (2021). La piraterie et l'exercice de la violence dans l'espace atlantique (1713-1730), Revue hypermédia, Histoire de la justice, des crimes et des peines. <https://books.openedition.org/pur/19551>

Prod'homme, P. (2023). Quelle stratégie pour la France en Afrique ? Revue Défense Nationale, N° Hors-série (HS13), 375-394. <https://doi.org/10.3917/rdna.hs13.0375>.

P. Coutansais C. (2012). Géopolitique des océans : l'eldorado maritime, Ellipses, 240p.

Rieucan J. (2019), « Ouidah (Bénin) : mettre en tourisme la ville du binôme culture vaudou/mémoire de l'esclave », Cahiers d'Outre-mer, 280, pp 599-626. <https://doi.org/10.4000/com.10733>
<http://journals.openedition.org/droitcultures/7017>; DOI: <https://doi.org/10.4000/droitcultures.7017>

Rieucan J, 2019. Image à la une. Ouidah, centre spirituel du Bénin, capitale mondiale du vaudou, Géoconfluence, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/image-a-la-une/ouidah>

Rochette J. (2013). « La mer, une gouvernance maritime à repenser ? », in Le développement durable à découvert, pp 202-203.

Ropivia M-L. (2020). « Géopolitique de l'Afrique centrale. La CEEAC entre centralité introuvable et déficit chronique d'intégration », in Hérodote N° 179, pp 130 à 145.

Rosatanga-Rignault G. (2016). « Le Gabon et sa mer : mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer pour une extension des droits souverains sur le plateau continental », in LETG-Nantes & Raponda Walker, Les Régions littorales du Gabon : éléments de réflexion pour une planification stratégique du territoire, pp 367-379.

Rousselot Okome Omanda P. (2013). Stratégies d'écotourisme au Gabon : le cas du Parc national de la Lopé-Okanda-Relique, Thèse de doctorat, Université Paris-Panthéon Sorbonne, 414 p.

Rousseau T. (2018). « L'Action de l'État en Mer, le point de vue d'un officier de marine », Bulletin de l'association de géographes français [En ligne], 90-4 | 2013, mis en ligne le 22 janvier 2018, consulté le 02 avril 2024. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/1987> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.1987>

Royer P, 2014. Géopolitique des mers et des océans ; qui tient la mer tient le monde, 2^e édition, PUF, 203p.

Ruz M. H., Rufin-Soler C., Hellequin A-P., Hequette A., Deboudt P., et all (2021). Quel littoral dans cinquante ans ? COSACO : CO-construction de Stratégies d'Adaptation au changement climatique en Côte d'Opale. [Rapport de recherche] Fondation de France. 2021, pp.77. fihal-03373431f

Saupin G., 2004, La violence dans les navires négriers dans la phase de décollage de la traite nantaise (1697-1743), dans La violence et la mer dans l'espace atlantique, édité par Michaël Augeron et Mathias Trancahnt, Presse universitaires de Rennes.

Sébille-Lopez P. (2005). « Les hydrocarbures au Nigéria et la redistribution de la rente pétrolière », Afrique contemporaine, n°216, pp 157-181

Sekia F. (1999). « De la théorie de la polarisation aux technopoles. Actualité de François Perroux et critique de la théorie de la localisation », Economie appliquée, 52-1, pp 31-62.

Steck B. (2015). Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement. Cahiers de géographie du Québec, 59(168), 447-467.

Tassin V.T.M. (2016). « Stratégie maritime- l'extension du plateau continental : entre avancées et tâtonnements », dans Revue défense Nationale, n°119-122, pp 119-122.

Trouillet B. (2015). « Les enjeux de la territorialisation, in Espaces maritimes et territoires marins, 239p.

Ukeje C. et Mvomo Ela W. (2013), Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée, FES, 52p.

Van Hecke E. et Vanderleenen F. (2023). « Poisson et nutrition en Afrique », Belgeo [En ligne], 2 | 2023, mis en ligne le 31 août 2023, consulté le 02 septembre 2023. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/60869> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.60869>

Verluisse P. (2013). « La puissance, quelles sont ses fondamentaux ? », in Diploweb, consulté le 26 mars 2024.

<https://www.barcelonaradical.net/info/5599/la-puissance-quels-sont-ses-fondamentaux-pierre-verluisse>

Vennetier P. (1969). « Les ports du Gabon et du Congo-Brazzaville », in les Cahiers d'Outre-Mer, 22-88, pp. 337-355.

https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1969_num_22_88_2524

Vignal A. (2016). La piraterie à l'époque contemporaine, dans L'histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours.

Voazara J. (2023). La plus grosse entreprise angolaise

<https://www.lechodusud.com/post/la-plus-grosse-entreprise-d-angola>

Rapports et documents officiels

Accord technique entre la CEEAC et les États du Cameroun, du Gabon, de la Guinée Équatoriale et de Sao-Tomé et Príncipe sur la mise en place d'un plan de surveillance pour la sécurité maritime du golfe de Guinée, « zone D », 9p.

Chartre africaine sur la sûreté et la sécurité maritime et le développement en Afrique (Chartre de Lomé), 27p.

Code de conduite relatif la prévention et la représentation des actes de piraterie, des vols mains armes l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, 15p.

Convention des Nations Unies pour le droit de la mer, 1982.

LE GOLFE DE GUINEE : LA NOUVELLE ZONE À HAUT RISQUE Rapport Afrique N°195 – 12 décembre 2012, 45p.

La gouvernance des océans au Togo

https://www.un.org/oceancapacity/sites/www.un.org.oceancapacity/files/files/Projects/Norad/OGS/2023.09.20_rapport_gouvernance_ocean_togo_edited_september_2023_final.pdf

Projet de soumission de conjointe des informations préliminaires au secrétaire général des Nations Unies conformément à l'article 76, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, concernant la côte Bénin-Togo, dans le golfe de Guinée, côte Ouest-africaine de l'Océan Atlantique.

Protocole relatif la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du Golfe de Guinée 12p.

Protocole d'accord sur la gestion de la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer articule autour du COPAX et favorisant une synergie avec la commission du Golfe de Guinée et de la Communauté économique des États de l'Afrique occidentale 12 p.

Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, horizon 2050, stratégie AIM-2050.

Stratégie maritime intégrée (SMI) de la CEDEAO, 27p.

Stratégie maritime intégrée du Gabon (SMIG)

Schéma national d'aménagement du territoire du Togo. 2024. Diagnostic territorial des ports et aménagements portuaires (Desse M). 20 pages.

Traité instituant la Commission du Golfe de Guinée, 16p.

YAPO Marina Madel, 2013, « La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria », ONU, 211p.

Sites consultés

Africapolis

<https://africapolis.org/fr>

Global fishing watch

[https://globalfishingwatch.org/map/index?start=2024-09-07T00%3A00%3A00.000Z&end=2024-10-07T00%3A00%3A00.000Z&longitude=6.275866739735679&latitude=-9.036115892513049&zoom=3.57836842163209&dvIn\[0\]\[id\]=context-layer-eez&dvIn\[0\]\[cfg\]\[vis\]=true](https://globalfishingwatch.org/map/index?start=2024-09-07T00%3A00%3A00.000Z&end=2024-10-07T00%3A00%3A00.000Z&longitude=6.275866739735679&latitude=-9.036115892513049&zoom=3.57836842163209&dvIn[0][id]=context-layer-eez&dvIn[0][cfg][vis]=true)

ICC commercial crimes services

<https://icc-ccs.org/>

Ocean and Law of the sea United Nations

https://www.un.org/Depts/los/cles_new/cles_home.htm

ONU commerce et développement

<https://unctad.org/fr>

Perspective monde

<https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/BMEncyclopedie/BMEncycloListePays.jsp>

Tables des illustrations

Table des tableaux

Tableau 1 : présentation des pays du golfe de Guinée	20
Tableau 2 : Comparaison entre la démarche inductive et déductive	44
Tableau 3 : Listes des personnes enquêtées	46
Tableau 4 : Synthèse du secteur pétrolier dans le golfe de Guinée	90
Tableau 5 : Les filiales de la NNPC	92
Tableau 6 : Matrice migratoire durée de vie (répartition de la population née au Gabon par province	127
Tableau 7 : Limites ZEE dans le golfe de Guinée.....	136
Tableau 8 : Nombre de pirogues par localité et par matériel de fabrication	139
Tableau 9 : Plan d'eau de la RDC et leur superficie	141
Tableau 10 : les principales sociétés pétrolières américaines opérant dans le golfe de Guinée	174
Tableau 11 : Les entreprises chinoises au sein des ports africains.....	181
Tableau 12 : Les chiffres clés d'un voyage toxique.....	244
Tableau 13 : les principales exportations de quelques pays de l'Afrique subsaharienne jusqu'en 1992	257
Tableau 14 : le tonnage transporté par la Black Star Line de 1958 à 1963.....	259
Tableau 15 a : Etat d'avancement des dossiers soumis à la Commission des limites du plateau continental (CLCP)	289
Tableau 16 : Liste des pays ayant déposé un dossier d'informations préliminaires	289

Table des figures

Figure 1 : Nombre de thèse soutenues et en cours, mentionnant des termes mer, sécurité maritime et sécurité et sûreté maritime dans leurs titres en géographie et en droit sur Thèse.fr (2024)	14
Figure 2 : le golfe de Guinée au travers les médias	23
Figure 3 : Les quatre principes de la bonne gouvernance	27
Figure 4 : Les différentes zones maritimes selon la Convention de Montego Bay.....	32
Figure 5 : Les organisations régionales retenues pour notre analyse	38
Figure 6 : Un voilier de commerce d'origine ibérique. Les Premières Œuvres de Jacques de Vaulx, Le Havre, 1583.	59
Figure 7 : La répartition du partage de cargaison et de frette selon le Code de Conduite	74
Figure 8 : Tonnes d'EVP en 2018.....	81
Figure 9 : Le triptique avant-pays/arrière-pays	83
Figure 10 : l'indice de connectivité des ports de l'Afrique de l'Ouest	84

Figure 11 : la région pétrolière du Gabon	86
Figure 12 : répartition géographique de la production pétrolière mondiale en 2022	89
Figure 13 : Configuration du port	95
Figure 14 : évolution du trafic de marchandises au Port autonome de Lomé ces dix dernières années	96
Figure 15 : les différents modes de conditionnement des marchandises au Port autonome de Lomé (PAL)	97
Figure 16 : Entre prédation et coopération	101
Figure 17 : évolution de la population du Nigéria	110
Figure 18 : La répartition de la population dans les villes nigérianes	111
Figure 19 : Evolutions de la population dans la ville de Lagos	114
Figure 20 : le poids démographique de Libreville	123
Figure 21 : Répartition des engins de pêche utilisés par les pirogues par localité sur la côte gabonaise	139
Figure 22 : évolution des importations en pétrole des Etats-Unis dans le golfe de Guinée... ..	173
Figure 23 : Evolution du bruit médiatique sur la piraterie maritime dans le golfe de Guinée	201
Figure 24 : Evolution de la piraterie entre la Somalie et le Nigéria de 2010 à 2014	202
Figure 25 : Evolution des formes de la piraterie nigériane entre 2005 et 2021	209
Figure 26 : Evolution du nombre de personnes kidnappées et des opérations de kidnapping entre 2017 et 2021	210
Figure 27 : La structure d'un groupe de pirate	211
Figure 28 : Evolution de la distance des incidents enregistrés dans le golfe de Guinée entre 2018 et 2023	213
Figure 29 : Exemple d'un équipement des pirates nigérians en haute mer	216
Figure 30 : Evolution des zones d'incidence dans le golfe de Guinée ; de 2001 à 2021	216
Figure 31 : les dépenses de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée	218
Figure 32 : Structure d'une organisation de pirate, une connexion entre terre et mer	219
Figure 33 : Evolution de la piraterie maritime en Afrique de l'Ouest entre 2007 et 2012. ...	222
Figure 34 : les différents actes de piraterie maritime enregistré au large des côtes béninoises entre mars et octobre 2011.	222
Figure 35 : Evolution des incidences de piraterie par pays entre 2008 et 2015	224
Figure 36 : Evolution des actes de piraterie dans le golfe de Guinée par catégorie entre 2017 et 2021	224
Figure 37 : Info sur la pêche illicite non déclarée et non réglementée.....	230

Figure 38 : Les espaces marins de l'Etat.....	251
Figure 39 : l'état de l'exploitation mondiale des ressources halieutiques	264
Figure 40 : la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée comme organe spécialisé au sein de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale	267
Figure 41 Les objectifs de la Commission du golfe de Guinée	271
Figure 42 : la vision Bénin émergent horizon 2025	293
Figure 43 : L'évolution des opérations de paix dirigées par l'Afrique, entre 2000 et 2022 ..	298
Figure 44 : Evolution du bruit médiatique concernant le golfe de Guinée (De 2004-20022)	299
Figure 45 : Evolution du bruit médiatique concernant le Nigeria (De 2004-20022)	300
Figure 46 : Score des Organisations régionales en Afrique concernant la libre circulation des personnes	303
Figure 47 : Score de la CEDEAO pour chacune des dimensions d'intégration régionale.....	304
Figure 48 : Score de la CEEAC pour chacune des dimensions d'intégration régionale	304
Figure 49 : Bilan et perspective de la Stratégie nationale de l'Action de l'Etat en mer (Côte d'Ivoire).....	311
Figure 50 : relations entre diverses organisations africaines et les pays de la COREP	317
Figure 51 : Nombre de pays dans chaque communauté régionale	318

Table des cartes

Carte 1 : Risques en mer et littoraux dans le monde	9
Carte 2 : le naufrage du Rubymar en mer rouge	12
Carte 3 : le grand écosystème marin	16
Carte 4 : la Côte de Guinée, 1779	18
Carte 5 : Le golfe de Guinée retenu par notre étude	19
Carte 6 : les civilisations de l'Afrique précoloniale	51
Carte 7 : les échanges commerciaux transsahariens.....	52
Carte 8 : Les principaux foyers anciens d'activités maritimes sur la côte Ouest-africaines avant l'arrivée des Portugais	54
Carte 9 : Les côtes Ouest-africaines découvertes par les Portugais en 1606	57
Carte 10 : localisation de la ville de Ouidah	63
Carte 11 : Activités commerciales du Togo durant l'ère coloniale.....	67
Carte 12 : L'organisation de l'espace mondial.....	77
Carte 13 : les spécificités des ports Ouest-africains	78
Carte 14 : le trafic maritime dans l'atlantique sud-est.....	79
Carte 15 : Le trafic conteneurs en milliers d'EVP dans le golfe de Guinée.....	81
Carte 16 : Les lignes maritimes de la CMA-CGM entre le Port autonome de Lomé et les ports d'Asie du Sud-est	82

Carte 17 : La reconfiguration des territoires nationales suite à la CMB	88
Carte 18 : Evolution des populations des villes en Afrique de l'ouest entre 1960 et 1990....	107
Carte 19 : Evolution de la population totale des pays du golfe de Guinée entre 1960 et 1990	108
Carte 20 : La densité de la population ouest africaine (2020).....	109
Carte 21 : La densité de la population d'Afrique centrale (2020).....	109
Carte 22 : Localisation de la ville de Lagos	112
Carte 23 : Répartition démographique au Nigéria	114
Carte 24 : L'étalement urbain de la ville de Lagos entre 1984 et 2022	115
Carte 25 : Répartition de la population gabonaise	121
Carte 26 : Flux migratoires à destination de Libreville et Port-Gentil en 1993	126
Carte 28 : Répartition des densités des mollusques sur la côte gabonaise	140
Carte 29 : Répartition des poissons sur la côte gabonaise.....	140
Carte 30 : Répartition des densités des crustacés sur la côte gabonaise	140
Carte 31 : Production et consommation par habitant	144
Carte 32 : La répartition spatiale entre la taille de la population et la consommation en kg/personne dans le golfe de Guinée.....	146
Carte 33 : Attractions touristiques dans les régions littorales du Gabon	154
Carte 34 : les enjeux et défis de Corymbe dans le golfe de Guinée	169
Carte 35 : le projet de la route de la soie	180
Carte 36 : la lutte d'influence en Afrique entre la France et la Russie.....	184
Carte 37 : Bakassi la presqu'île discutée.....	187
Carte 38 : Les îles disputées par le Gabon et la Guinée Equatoriale.....	189
Carte 39 : la course à la mer dans le golfe de Guinée	193
Carte 40: Etat de la piraterie mondiale en 2020	200
Carte 41 : La piraterie maritime dans le golfe de Guinée : de 2008-2023	204
Carte 42 : Pétrole et conflit dans le Delta du Niger	206
Carte 43 : les premières évolutions géographiques de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée (entre 2008 et 2010).....	221
Carte 44 : l'évolution géographique de la piraterie ouest-africaine entre 2010 et 2012	223
Carte 45 : Evolution des faits de la piraterie dans le golfe de Guinée	226
Carte 46 : Etude de cas : Zhou You Leng 8, un navire de transport de poisson furtif à l'approche des ports.....	233
Carte 47 : Les opérations de transport frigorifique entre les eaux Ouest-africaines et le port de Las Palmas (Espagne)	235
Carte 48 : les routes du trafic, depuis les portes d'Afrique vers l'Europe	238
Carte 49 : le parcours du Probo-Koala	243
Carte 50 : Distribution spatiale des nappes d'huile sur une partie de la côte d'ouest africaine	246
Carte 51 : Zone de conflits opposant les populations et les compagnies pétrolières	247
Carte 52 : Lignes maritime empruntées par la CMA-CGM, avant et pendant la fermeture de la mer Rouge	262
Carte 53 : les pays membres de la COREP et leurs ZEE	266

Carte 54 : les pays membres de la Commission du golfe de Guinée et leurs affiliations dans d'autres organisations régionales	271
Carte 55 : l'Architecture de sécurité et de sûreté maritime du golfe de Guinée	279
Carte 56 : le golfe de Guinée, un espace maritime discontinu	283
Carte 57 : une criminalité connectée entre terre et mer.....	301
Carte 58 : La représentation cartographique de la Côte d'Ivoire après publication de la Géographie du littoral.....	315
Carte 59 : La représentation cartographique habituelle de la Côte d'Ivoire	315

Table des photos

Photo 1 : échouage d'algues de sargasse.....	11
Photo 2 : Explosion de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique	12
Photo 3 : vue du port	94
Photo 4 : Vue du port de Kribi	98
Photo 5 : Pirogue monoxyle en milieu lagunaire : Lahou Côte d'Ivoire	131
Photo 6 : Vue aérienne du projet touristique de marina autour du commerce des esclaves à Ouidah	151
Photo 7 : Color beach party pour un festival de fin d'année à San Pedro (Côte d'ivoire).....	156
Photo 8 : Panorama de la station balnéaire d'Assinie (Côte d'Ivoire).....	157
Photo 9 : Une école d'initier au surf à Assinie.....	158
Photo 10 : un skieur à Assinie	158
Photo 1 : Poignée de main entre le nouveau commandant de l'Africom et le Président Patrice Talon (Bénin)	176
Photo 11 : le tanker Probo-Koala	242

Table des encadrés

Encadré 1 : la Contribution de la marine française dans la sécurité du golfe de Guinée	170
Encadré 2 : qui sont les pirates du golfe de Guinée ?.....	225
Encadré 3 : Les conséquences sanitaire du Probo-Koala	244
Encadré 4 : Extrait du traité institutif de la Commission du golfe de Guinée.....	302

Table des matières

Remerciements	3
Sommaire	5
Introduction Générale.....	8
La gouvernance de la sûreté et sécurité maritime par les institutions régionales dans le golfe de Guinée.....	8
I- Les mers et les océans : des espaces à risque et parfois des territoires de non droit.....	8
II- Étudier la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée	15
II-1- Définition de la zone d'étude.....	15
II-2- Une région enjeux dans la géopolitique mondiale.....	21
II-3- Sécurité et sûreté maritime dans le golfe de Guinée.....	23
III- De la nécessité de la gouvernance maritime dans le golfe de Guinée.....	25
III-1- La gouvernance maritime, un concept novateur ?.....	25
III-2- De la gouvernance à la gouvernance des territoires	26
IV- Les organisations intergouvernementales et les Etats : les principaux acteurs de la gouvernance des mers et des océans.....	31
V- Le golfe de Guinée comme espace de construction et d'intégration régionale par la mer	34
VI- Du bilan de l'état de l'art à la formulation du sujet de thèse.....	38
VI-1- Enoncée du sujet de thèse	38
VI-2- Cadre théorique	39
VII- Problématique et hypothèse.....	40
VIII- Méthodologie	43
IX- Structuration de la thèse	46
PREMIERE PARTIE :	48
LA PROGRESSIVE APPROPRIATION DU GOLFE DE GUINEE ; ESQUISSE D'UNE GEOHISTOIRE	48
Chapitre 1 : La mer en tant qu'espace de cloisonnement et d'ouverture	50
Esquisse d'une géohistoire des rapports entre les sociétés ouest-africaines et la mer.....	50
Section 1 : Les évènements historiques, entre cloisonnement et ouverture à la mer.....	50
1-1- Les sociétés africaines avant l'arrivée des Portugais (entre le VIIe et le XVe siècle).....	50
1-1-1- Les empires ouest-africains : face ou dos à la mer ?	51
1-1-1- Les côtes Est-Africaines et les réseaux d'échanges inter rives.....	55

1-2- Les évènements historiques comme facteurs déterminants des rapports entre sociétés ouest-africaines et la mer	56
1-2-1- L'arrivée des portugais sur les côtes ouest africaines : un processus d'ouverture à la mer	56
1-2-2-1- La violence par la mer	60
1-2-2-2- Ouidah et les vestiges de la traite atlantique	62
1-2-3- La période coloniale et l'émergence des activités commerciales des ville	65
1-2-3-1- La période coloniale et les échanges commerciaux du Sud vers le Nord : une voie de développement pour les villes africaines	66
1-3- Les nouveaux Etats indépendants africains face au commerce international par voie maritime	68
Section 2 : La mondialisation des échanges comme accélérateur de la maritimisation dans le golfe de Guinée.....	69
2-1- Le golfe de Guinée, un espace maritime en construction depuis les indépendances	71
2-1-1- L'essor du transport maritime comme indicateur du processus de la maritimisation dans le golfe de Guinée.....	71
2-1-1-1- La période de créations des compagnies maritimes nationales africaines, marqueurs d'indépendance maritime.....	72
2-1-1-2- les compagnies maritimes africaines fasse à la libération des échanges.....	73
2-1-1-3- les EVP et la connectivité des ports comme facteur de maritimisation	75
2-1-1-4- Le port de Lomé en tête du trafic conteneurisé dans le golfe de Guinée	80
2-1-2- L'exploitation pétrolière et gazière élément de la mondialisation/maritimisation	84
2-1-2-1- L'«offshorisation » de l'exploitation pétrolière facteur clé dans la maritimité des pays du golfe de Guinée	85
2-1-2-2- Les compagnies pétrolières maritimes : une marche de plus vers la maritimisation.....	89
2-1-3- Les investissements des infrastructures portuaires comme indice de la mondialisation : maritimisation dans le golfe de Guinée	93
2-1-3-1- Le rayonnement du Port autonome de Lomé en Afrique	93
2-1-3-2- La construction du port de Kribi et sa participation dans la mondialisation : symbole d'un Cameroun maritime	97
2-2- Le golfe de Guinée, un espace maritime encore sous contrôle européenne.....	100
2-2-1- Les entreprises françaises en Afrique de l'ouest : coopération ou prédation ?	100
2-2-1-1- Le secteur pétrolier et minier.....	102
2-2-1-2- Le secteur minier au Gabon	103
Conclusion chapitre 1	104

Chapitre 2 : Les littoraux du golfe de Guinée : des nouveaux espaces d'appropriation et de recomposition territoriale à l'ère de la mondialisation	105
Section 1 : Le golfe de Guinée, un espace marqué par une forte croissance démographique depuis 1960.....	106
1-1- Les dynamiques de peuplement au Nigéria.....	110
1-1-1- Le Nigéria, le mastodonte démographique	110
1-1-2- La croissance démographique et l'étalement urbain dans la ville de Lagos	112
1-2- Les facteurs déterminants l'émergence des villes sur le littoral	116
1-2-1- Les facteurs historiques : Lagos une ville ancienne.....	116
1-1- les facteurs économiques.....	117
1-3- Le littoral du golfe de Guinée : un espace soumis à une forte polarisation de la croissance. Le cas de Libreville et Port gentil	118
1-3-1- Libreville et Port gentil deux villes modernes contre le reste du pays....	119
1-3-2- Les facteurs géographique et économiques de la polarisation de la croissance à Libreville et Port-Gentil.....	122
1-3-2-1- L'Etat centralisateur : l'héritage colonial	122
1-3-2-2- L'importance des centres urbains	125
1-3-2-3- les migrations, facteurs de centralisation des villes côtières.....	126
Section 2 : Les interfaces littoraux et maritimes : des espaces d'évolution des pratiques et d'appropriation	129
2-1- La pêche : une activité révélatrice dans l'évolution des rapports avec la mer	130
2-1-1- Les mutations dans le secteur de pêche en Côte d'Ivoire : les facteurs déterminants.	132
2-1-1-1- Les facteurs économiques	132
2-1-1-2- les facteurs techniques.....	133
2-1-2- L'activité de pêche aujourd'hui dans le golfe de guinée.....	134
2-1-2-1- Les Etats riverains du golfe de Guinée et leur ZEE	135
2-1-2-2- Les spécificités selon les pays	136
2-1-2-2-1- La pêche industrielle en Côte d'ivoire	136
2-1-2-2-2- La pêche artisanale au Gabon.....	138
2-1-2-2-3- La pêche continentale en République démocratique du Congo	141
2-1-2-3- Captures et disponibilités en produits de la mer : des nombreuses disparités entre pays.....	142
2-1-2-3-1- Les déterminants d'une sous-alimentation en protéines de poisson dans le golfe de Guinée	145

2-1-2-3-1-1- les facteurs démographiques	145
2-1-2-3-1-2- Les facteurs politiques : le cas de la pêche au thon	146
2-2- Le tourisme maritime : un fait important dans la continuité des rapports entre littoralisation et maritimisation dans le golfe de Guinée	147
2-1-1- La mer comme lieu d'évitement.....	149
2-1-2- Les attraits touristiques et les lieux prometteurs du golfe de Guinée..	150
2-2-1-1- Le tourisme mémorial de la traite négrière à Ouidah.....	150
2-2-1-2- le développement de l'écotourisme sur les côtes gabonaises : Enjeux et défis.....	152
2-1-3- Les littoraux du golfe de Guinée, des nouveaux espaces de loisir	155
2-2-3-2- Du sable à l'eau	156
Conclusion chapitre 2	159
Conclusion première partie	161
DEUXIEME PARTIE	162
MARITIMISATION ET CONSEQUENCES GEOPOLITIQUES DANS LE GOLFE DE GUINEE	162
Chapitre 3 : le golfe de Guinée : un espace de convoitises	164
Section 1 : Les enjeux des politiques étrangères pour le golfe de Guinée.....	165
1-1- la France comme garant de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ?.....	167
2-2- Le golfe de Guinée dans la géopolitique des Etats-Unis.....	171
2-3- La Chine en tant que puissance africaine	177
2-4- La poussé Russe en Afrique et impact sur le golfe de Guinée	182
Section 2 : les espaces maritimes du golfe de Guinée face aux défis de territorialisation	185
1-1- La situation du golfe de Guinée avant et après les ZEE.....	186
1-2- Crises et conflits de délimitation maritime dans le golfe de Guinée.....	187
1-3- Crise et conflit pour des enjeux d'exploitation pétrolière	190
1-4- La course au plateau continental	192
Conclusion chapitre 3	194
Chapitre 4 : Le golfe de guinée au cœur de l'expansion de la criminalité	195
Section 1 : Comprendre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée	195
1-1- L'insécurité en mer : une pratique ancienne	195
1-2- Le golfe de Guinée à l'épreuve de la piraterie contemporaine.....	198
1-2-1- Le Nigéria : l'épicentre de la piraterie ouest-africaine	201
1-2-1-1- le contexte socio-économique et politique dans le Delta du Niger entre 1990 et 2000.....	204

1-2-1-2- Des mouvements de revendication à la professionnalisation du crime à partir de 2004	208
1-3- La typologie de la piraterie dans le Delta du Niger et leurs caractéristiques ...	211
1-3-1- la criminalité fluviale (Riverine criminality)	212
1-3-1-1- La piraterie côtière (Coastal/low-reach).....	213
1-3-1-2- La piraterie en haute mer (Deep offshore piracy)	215
1-3-2- Piraterie et flux financiers dans le Delta du Niger	217
1-4- La spatialisation du phénomène : causes et conséquences.....	220
1-4-1- La propagation de la piraterie au Bénin et au Togo (entre 2009 et 2012)	221
1-4-2- La propagande de la piraterie maritime de la Côte d'Ivoire au Cameroun : entre 2010 et 2015	223
1-4-3- Une piraterie transfrontalière dès 2015	224
Section 2 : Le golfe de Guinée à l'assaut de plusieurs formes d'insécurité connectées entre elles	227
2-1- l'activité de pêche face aux trafics illégaux.....	227
2-1-1- Le modus operandi des acteurs de la piraterie halieutique dans le secteur de la pêche industrielle	231
2-1-1-1- Usage des techniques pour échapper à la surveillance des Etats.....	232
2-1-1-2- Le transbordement en mer	234
2-5- Le narcotrafic et ses connexions à d'autres crimes organisés	237
2-6- Les menaces environnementales et impacts sur la population	240
2-2-1- Le trafic maritime des déchets dangereux : le cas du Probo-Koala en Côte d'Ivoire	240
2-1-2- Les effets du déversement de pétrole sur la biodiversité et la sécurité socio-économique des populations dans le Delta du Niger.....	245
Conclusion chapitre 4	248
Conclusion deuxième partie	249
TROISIEME PARTIE :	250
LA GOUVERNANCE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE : ACTEURS, STRATEGIES ET LIMITES	250
Chapitre 5 : La construction d'une gouvernance maritime au fil du temps.....	253
Section 1 : Les marqueurs d'un réveil maritime par les pays du golfe de Guinée.....	255
1-1- La Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'ouest et du centre (CMEAOC) comme cadre de développement pour le transport maritime	256
1-1-1- Avant la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'ouest et du centre : une organisation maritime à sens unique	256
1-1-2- La Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'ouest et du centre : la voix des pays de l'Afrique Atlantique dans le commerce international	258

1-2- La Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, en tant qu'instance de régulation des activités halieutiques	263
1-2-1- La situation des pêcheries dans le monde	263
1-2-2- La Commission régionale des pêches dans le golfe de Guinée comme outil de gestion intégrée	265
1-2-3- La COREP aujourd'hui, quel impact sur le secteur de pêche dans le golfe de Guinée ?	267
1-2-4- Pour une meilleure organisation de la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée ?	269
1-3- La Commission du golfe de Guinée	269
1-3-1- Brève présentation de la Commission du golfe de Guinée et de ses Etats membres	270
1-3-2- Des objectifs loin d'être réalisés pour la Commission du golfe de Guinée	272
1-3-3- Les facteurs d'une gouvernance difficile	274
Section 2 : Les principaux piliers de gouvernance dans le golfe de Guinée et leur mise en œuvre.....	275
2-1- Les pays du golfe de Guinée et la gouvernance des mers	276
2-2- La coopération maritime, facteur d'unification des océans : le cas du golfe de Guinée	281
Conclusion chapitre 5	285
Chapitre 6 : la mer en question : un espace toujours en construction	286
Section 1 : les marqueurs d'une implication maritime encore insuffisante	287
1-1- Des espaces maritimes encore non définis	287
1-2- Des projets de développement fortement continentalisés	290
1-3- La quête de paix à terre	296
1-4- Un système de coopération difficile à terre comme en mer	301
Section 2 : Pour une meilleure représentation de la mer.....	307
2-1- Une redynamisation des politiques accès sur la mer	308
2-2- Une géographie de la mer au centre de l'éducation nationale et de la recherche scientifique	313
2-3- Réorganisation des structures décisionnelles et résolution des questions de financement	316
Conclusion chapitre 6	319
Conclusion troisième partie.....	320
Conclusion générale	322
Perspective de recherche : vers une étude plus détaillée de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.....	324

Bibliographie.....	325
Tables des illustrations.....	342
Table des tableaux.....	342
Table des figures.....	342
Table des cartes.....	344
Table des photos.....	346
Table des encadrés.....	346
Table des matières.....	347

Titre : La gouvernance de la sûreté et de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée par les Organisations régionales. Diagnostic et propositions pour une meilleure représentation et appropriation des espaces maritimes.

Mots clés : Golfe de Guinée, Gouvernance maritime, Sûreté maritime, sécurité maritime, Organisations régionales

Résumé :

De la mer espace du marché à la mer territoire du danger, les sociétés Ouest-africaines ont connue des évolutions considérables dans leurs appréhensions de leur milieu environnant. Ainsi, les évènements récents tels que la mondialisation ont permis une redéfinition des rapports non seulement entre les communautés côtières Ouest-africaines et la mer mais également entre les Etats côtiers et ces nouveaux espaces de souveraineté. Ceci a engendré une prise en compte maritime, dont témoignent des nombreux instruments de gouvernance dans la région ; depuis 1975. Il s'agit entre autres des institutions régionales accés sur la sécurité et la sûreté en mer ; mais également des cadres juridiques comme piliers de la gouvernance dans la région ; à l'exemple de la Convention d'Abidjan, du Code de Conduite de Yaoundé et de la Charte de Lomé.

Cependant, ce système de gouvernance présente des nombreuses lacunes, limitant ainsi la coopération régionale par la mer et le développement d'une économie maritime. A cet effet, une étude approfondie des facteurs entravant le bon fonctionnement de ces instruments de gouvernance maritime dans le golfe de Guinée a permis de desceller une faiblesse prise en compte de la mer par les pays riverains dans les politiques nationales de développement. A cet effet, comme un outil d'aide à la gouvernance, nous proposons quelques pistes de solutions ; dont la nécessité d'intégrer une réelle géographie de la mer dans les programmes scolaires et la recherche scientifique et une réorganisation des structures décisionnelles dans ladite région.

Title Governance of maritime safety and security in the Gulf of Guinea by regional organisations.

Regional organisations. Diagnosis and proposals for a better representation and appropriation of maritime spaces

Keywords: Gulf of Guinea, Maritime governance, Maritime security, Regional organisations

From the sea as a market space to the sea as a territory of danger, West African societies have undergone considerable changes in their understanding of their surrounding environment. Recent events such as globalisation have redefined the relationship not only between West African coastal communities and the sea, but also between coastal states and these new areas of sovereignty. This has given rise to a new awareness of the sea, as demonstrated by the many instruments of governance in the region since 1975. These include regional institutions with access to safety and security at sea, as well as legal frameworks as pillars of governance in the region, such as the Abidjan Convention, the Yaoundé Code of Conduct and the Lomé Charter.

However, this system of governance has many shortcomings, limiting regional cooperation by sea and the development of a maritime economy. To this end, an in-depth study of the factors hindering the proper functioning of these instruments of maritime governance in the Gulf of Guinea has revealed a lack of consideration of the sea by the riparian countries in their national development policies. To this end, as an aid to governance, we propose a number of possible solutions, including the need to integrate a real geography of the sea into school curricula and scientific research, and to reorganise decision-making structures in the region.