

OBSERVATOIRE PLURIANNUEL DES ENJEUX
SOCIOPOLITIQUES ET SÉCURITAIRES
EN AFRIQUE ÉQUATORIALE ET
DANS LES ÎLES DU GOLFE DE GUINÉE



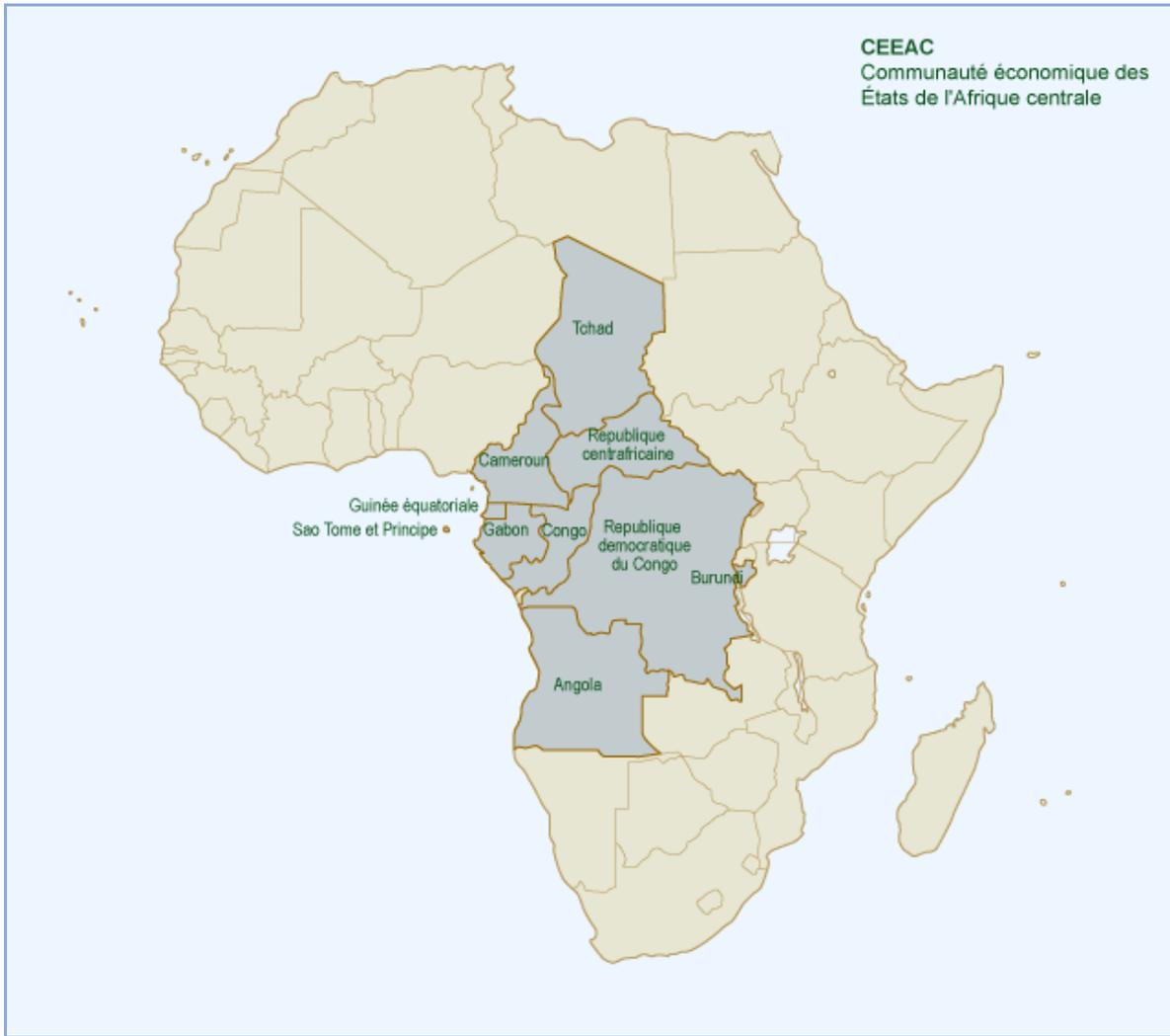
*Projet financé par le Ministère de la Défense
de la République française
Délégation aux Affaires Stratégiques*



Sûreté et sécurité maritimes dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives

Table des matières

I – LE CONTEXTE ET LES ENJEUX	4
1.1. Géopolitique du golfe de Guinée	4
1.2. Les principales menaces et leurs impacts	5
1.3. La piraterie	5
1.4. La pêche illicite	6
1.5. La criminalité transfrontalière	7
II – LES ACTEURS RÉGIONAUX ET LEURS STRATÉGIES	8
2.1. La stratégie des États	8
2.2. La communauté des États de l'Afrique centrale (CEEAC)	10
III – LES ACTEURS EXTRA-RÉGIONAUX ET LEURS INTÉRÊTS	13
3.1. Les puissances anciennes face aux émergentes	13
3.2. Le Brésil et la stratégie de sécurisation de l'Atlantique Sud	14
CONCLUSIONS	18



Carte des dix pays membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (source : [TDRP](#))

I – LE CONTEXTE ET LES ENJEUX

1.1. Géopolitique du golfe de Guinée

L'espace maritime de la Communauté des États de l'Afrique centrale (CEEAC) est partie intégrante du golfe de Guinée, dont il constitue le versant oriental. D'un point de vue à la fois géographique et institutionnel, le golfe de Guinée est un vaste ensemble intégrant 17 pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale qui se partagent un littoral long de près de 6 000 km, en partant des côtes du Sénégal jusqu'à l'Angola, sans oublier les îles du Cap-Vert et Sao Tomé-et-Principe.

Le golfe de Guinée couvre ainsi deux vastes régions géographiques, politiques et économiques : la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), toutes deux affiliées à la Commission du golfe de Guinée (CGG) et à l'Union africaine (UA).

La population de cet ensemble est estimée à plus de 300 millions d'habitants et se caractérise par sa grande diversité socioculturelle et confessionnelle. Des pays anglophones, lusophones, francophones et hispanophones s'y côtoient, de même que les confessions religieuses (chrétiennes, musulmanes et animistes). On y trouve également 7 capitales politiques avec une façade maritime sur la baie du Golfe (Accra, Lomé, Porto Novo, Libreville, Malabo, Luanda et Sao Tomé), ainsi que 8 capitales économiques (Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Bata, Pointe-Noire). L'espace du golfe de Guinée compte aussi 12 ports importants (Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri, Port Harcourt, Douala, Port-Gentil, Pointe-Noire, Matadi et Luanda) des deux sous-régions.

Par la diversité de ses ressources (bois tropical, gaz, pétrole, uranium, ressources halieutiques, etc.) et sa localisation sur l'un des carrefours maritimes les plus fréquentés du globe, le golfe de Guinée est non seulement l'une des zones les plus riches d'Afrique, mais il en constitue également un pôle d'attractivité majeur. Au cours de cette décennie, le golfe de Guinée, où se multiplient les exploitations pétrolières *offshores*, est devenu une zone d'importance stratégique capitale pour les puissances extérieures en quête de sécurité énergétique, parmi lesquelles la France, les États-Unis, la Chine et le Brésil. En effet, avec ses 24 milliards de barils de réserves prouvées et sa production de plus de 5 millions de barils de pétrole par jour sur les 9 millions de barils produits quotidiennement sur le continent, le golfe de Guinée s'impose comme la première région pétrolière africaine¹. Le Nigeria, l'Angola et la Guinée équatoriale sont les principaux producteurs de pétrole du continent. Le golfe de Guinée fournit près de 40 % du pétrole consommé en Europe et 29 % de celui consommé aux États-Unis². De même, la politique extérieure du Brésil a défini la région du golfe de Guinée comme une zone d'intérêts stratégiques majeurs, justifiant une politique ambitieuse d'investissements dans le secteur pétrolier et de coopération avec les marines de certains pays riverains³.

1. Michel Luntumbue, [Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale](#), Note d'analyse du GRIP, 30 septembre 2011, p. 4.

2. [Définir la piraterie dans le golfe de Guinée](#), *IRIN*, 11 décembre 2012.

3. Sérgio Luiz Cruz Aguilar, *Atlântico sul: as relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa*, *Austral*, juillet-décembre 2013, p. 49-71. Voir aussi, « [Petrobras et BTG Pactual : un nouvel acteur de poids dans le pétrole africain](#) », Agence Econfin, 16 juin 2013.

La région constitue ainsi un véritable « nœud géostratégique », entendu comme une zone géographique dense en ressources et qui peut être affectée d'une forte instabilité politique, mais devient l'un des lieux préférentiels de la confrontation des intérêts entre pays émergents et grandes puissances⁴. La poussée des pays émergents y prend le plus souvent la forme d'une stratégie souple d'implantation dans les zones de forte production de ressources. Bien que cette nouvelle donne géopolitique soit porteuse d'une relative embellie économique et d'un pouvoir de négociation accru pour ces pays pourvoyeurs de ressources, elle n'a pas pour autant bouleversé certains traits structurels internes potentiellement vecteurs d'une future instabilité dans la sous-région, au même titre que les intérêts divergents des différents intervenants extérieurs.

1.2. Les principales menaces et leurs impacts

Les facteurs d'instabilité dans le golfe de Guinée tiennent à deux types d'enjeux : l'appropriation des richesses et la régulation des trafics. En effet, en raison de ses multiples ressources et de la faiblesse relative du contrôle des États sur la totalité de leurs espaces de souveraineté, la région du golfe de Guinée est devenue à la fois une aire de convoitises et de confrontations entre les puissances externes, et une zone de transit pour divers trafics (drogues, armes, êtres humains, espèces protégées...). Les disparités socio-économiques, l'insuffisance de perspectives économiques, couplées à un taux de chômage élevé notamment des jeunes⁵, sont parmi les facteurs alimentant les tensions sociales ou la reconversion de certaines catégories sociales dans les activités illicites, telles que la piraterie, les gangs criminels ou la migration illégale dans des conditions dangereuses.

1.3. La piraterie

La piraterie et le brigandage maritimes sont en essor dans le golfe de Guinée depuis la fin des années 1990, mais se sont amplifiés au cours de ces quatre dernières années⁶. Ils ont pour épicerie la région du delta du Niger, sur la côte du Nigeria, d'où ils ont progressivement essaimé vers d'autres pays riverains (Côte d'Ivoire, Bénin, Togo), impactant leur économie de manière variable. L'essor de la piraterie s'explique par plusieurs facteurs, dont la paupérisation de couches importantes de la population de la sous-région, la faiblesse des institutions étatiques et des dispositifs de surveillance des côtes, la circulation incontrôlée des armes légères et de petit calibre et l'absence de réponses régionales ou l'insuffisance de coordination entre les États riverains du golfe de Guinée⁷.

Cette situation a créé un vide sécuritaire exploité par différents réseaux de criminalité. L'insécurité maritime dans le golfe de Guinée – en impactant la circulation des hydrocarbures bruts et raffinés et des marchandises – affecte aussi bien les pays riverains, situés sur le littoral, que ceux enclavés de l'arrière-pays, qui dépendent également du commerce maritime pour leurs importations et

4. « [Le retour d'une géopolitique des ressources ?](#) », *L'Espace Politique*, 11 février 2011.

5. « [Jeunesse africaine : bombe à retardement ou opportunité à saisir?](#) », *Afrique Renouveau*, mai 2013. Les jeunes représenteraient 60 % de l'ensemble des chômeurs africains, alors que les moins de 30 ans constituent plus de 40 % de la population dans la plupart des pays africains.

6. Nombre d'attaques et d'actes de détournement de navires survenus en golfe de Guinée, qui s'accompagnent de prise d'otages et de vols de cargaison de pétrole, relèvent davantage du brigandage que de la piraterie, car ils interviennent dans le périmètre des eaux territoriales des pays riverains.

7. Michel Luntumbue, [Insécurité maritime dans le golfe de Guinée: vers une stratégie régionale intégrée](#), Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012, Bruxelles.

leurs exportations. Elle affecte également les investissements, en entraînant notamment une augmentation des primes d'assurance, avec pour conséquences des risques de crises sociopolitiques liées au renchérissement des biens de première nécessité. Le coût de la piraterie dans le golfe de Guinée, estimé à deux milliards de dollars par an⁸, a déjà entraîné une forte diminution de la fréquentation de certains ports de la zone. Pour un pays comme le Bénin, dont l'économie dépend en grande partie des activités du port de Cotonou, cette baisse est estimée à près de 70 % de ses recettes. Selon les estimations de l'organisme danois *Risk Intelligence*, les pirates qui écumant le golfe de Guinée auraient dérobé près de 100 millions de dollars de marchandises depuis 2010. Leurs réseaux très organisés auraient ainsi détourné l'équivalent de 117 000 tonnes de pétrole brut, en près de quatre ans⁹. De plus, environ 170 navires de pêche de la sous-région ont cessé leur activité en 2010 par peur des attaques¹⁰.

1.4. La pêche illicite

Les ressources halieutiques constituent la seconde richesse maritime du Golfe. Selon la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, la région recèle un potentiel annuel d'un million de tonnes de pêche maritime et 800 000 tonnes de pêche continentale¹¹. Cette activité participe pour près de la moitié du PNB de certains États du golfe. Les pêcheurs locaux, dont de nombreux proviennent d'autres régions du continent et sont arrivés par vagues migratoires successives, se trouvent aujourd'hui de plus en plus confrontés à la concurrence de la pêche industrielle étrangère¹².

Une part importante de cette pêche pratiquée par des navires venus de Chine, de Russie, et de l'UE, est illicite. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) coûterait environ 350 millions de dollars de pertes par an aux États riverains, et constitue également une menace sérieuse pour l'environnement dans le golfe de Guinée¹³. En effet, outre l'impact économique et le manque à gagner pour les États riverains, la pêche illicite se caractérise par la surpêche industrielle. Le transbordement en haute mer des produits de la pêche prive les États d'une importante source de revenus, tandis que les prélèvements excessifs dans les stocks de poissons menacent le potentiel de l'industrie de pêche locale. Les captures totales de poissons dans les eaux du golfe de Guinée excéderaient de plus de 40 % les quantités officiellement déclarées, menaçant les moyens de subsistance de nombreuses communautés riveraines. La pêche illicite constitue à terme une source évidente d'instabilité. Chaque année, près de 20 000 à 80 000 Africains de la côte ouest sont candidats à l'immigration.

8. C'est le montant atteint par la perte des recettes portuaires et le surcoût des primes d'assurances, selon le [Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée](#) (7-24 novembre 2011).

Le Bureau maritime international a quant à lui évalué le coût des marchandises volées en 2012 entre 34 et 101 millions de dollars. « [The human cost of maritime piracy 2012](#) », Bureau maritime international, 18 juin 2013.

9. « [Les pirates du golfe de Guinée ont détourné 100 millions de dollars depuis 2010](#) », *Jeune Afrique*, 11 octobre 2013.

10. « [Les défis sécuritaires du golfe de Guinée](#) », CEDEAO-CEEAC, juin 2013.

11. *Ibidem*.

12. Vitraulle Mbougou, [La pêche illégale en Afrique : une véritable menace pour l'économie africaine](#), *Afrique Expansion*, 3 novembre 2010.

13. Éléments pour la réponse stratégique de l'Union européenne aux défis dans le golfe de Guinée, *Commission européenne*, 18 décembre 2013.

1.5. La criminalité transfrontalière

La criminalité organisée dans le golfe de Guinée prend la forme de trafics divers, dont ceux de drogues, d'armes, d'êtres humains, de minerais, de médicaments contrefaits, d'espèces protégées, etc. Ces trafics se déploient le plus souvent dans les espaces côtiers longeant les frontières terrestres et maritimes de la sous-région. Les organisations criminelles profitent en effet de l'effritement de la souveraineté des États sur certaines zones frontalières et sur des zones de crises endémiques pour y déployer leurs activités. On observe ainsi un recoupement entre les routes des trafics et les zones d'instabilité ou de crise : c'est notamment le cas de la région du delta du Niger, qui constitue l'un des axes de pénétration des trafics d'armes et de drogues vers l'espace sahélien, en passant par les zones de crise dans le nord du Nigeria¹⁴.

Du fait de l'interpénétration entre les différentes formes de criminalité transnationale – piraterie, trafic de stupéfiants, d'armes et d'espèces protégées, traite des êtres humains, etc. –, qui touchent la sous-région, le trafic de stupéfiants est devenu, dans certains cas, une source supplémentaire de revenus pour les groupes terroristes dans le Sahel. Les revenus colossaux que génère ce commerce illicite, notamment de la cocaïne, ont par ailleurs joué un rôle important dans l'affaiblissement des institutions de gouvernance de certains pays ; la Guinée-Bissau et le Mali étant les cas les plus emblématiques. Les gains du commerce de drogue dépassent de loin les budgets de sécurité des petites nations, rendant difficile la lutte contre cette menace. Selon le rapport de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, l'ONUDC, pour l'année 2011, quelque 21 tonnes de cocaïne, en provenance d'Amérique du Sud, ont été introduites en Europe en 2009, après avoir transité par l'Afrique de l'Ouest, rapportant aux trafiquants des bénéfices estimés entre 1 et 2 milliards de dollars. Ce qui représente plus du double du Produit intérieur brut (PIB) d'un pays fragile comme la Guinée-Bissau, qui ne s'élevait qu'à 400 millions de dollars en 2009¹⁵.

14. Michel Luntumbue, [Criminalité transfrontalière en Afrique de l'Ouest : cadre et limites des stratégies régionales de lutte](#). Note d'Analyse du GRIP, 9 octobre 2012, Bruxelles, p. 9.

15. *Ibid.*, p. 2.

II – LES ACTEURS RÉGIONAUX ET LEURS STRATÉGIES

2.1. La stratégie des États

Selon les estimations, le littoral africain s'étend approximativement sur 31 000 km, en additionnant les côtes de l'Afrique du nord et celles de l'Afrique subsaharienne, qui couvrent, elles, près de 18 000 km¹⁶. À cette étendue, il convient d'ajouter la zone économique exclusive (ZEE), dont l'importance stratégique s'est accrue, depuis le début des années 2000, avec les appels de différents pays à l'expansion de leur territoire maritime, dans le cadre de la Commission des Nations unies sur les limites du plateau continental¹⁷.

La présence de champs pétrolifères au large de la quasi-totalité des États côtiers de la sous-région¹⁸ et l'importance croissante du trafic maritime lié aux activités d'extraction, sont des traits marquants d'une maritimisation progressive de pans entiers de l'économie. Les ambitions pétrolières des États accélèrent par ailleurs le besoin de délimitation des frontières maritimes¹⁹. De même, la multiplication des attaques de navires voués à l'exploration et à l'exploitation pétrolière dans la sous-région a favorisé une prise de conscience des États riverains en faveur d'actions concertées pour lutter contre l'insécurité maritime. Pour surveiller les 7,8 millions de km² de ZEE que compte l'Afrique subsaharienne, cependant, il faudrait au moins cinq frégates et sept aéronefs patrouilleurs de portée moyenne²⁰.

Dans le golfe d'Aden, le deuxième foyer de piraterie au large des côtes africaines, c'est un déploiement de 30 à 40 navires océaniques de différents pays²¹, assistés de moyens de surveillance aérienne, qui a permis d'améliorer la situation dans cette zone de près de 17 millions de km². Aussi, au regard des ressources navales dont dispose la sous-région, il semble impossible de patrouiller en permanence dans l'ensemble de son littoral²².

16. « [Les défis sécuritaires du Golfe de Guinée](#) », CEDEAO-CEEAC, juin 2013.

17. La motivation principale des États côtiers à réclamer une extension du territoire marin est de s'assurer un accès privilégié aux ressources naturelles des fonds marins jouxtant leur territoire maritime. Selon l'article 76 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, le plateau continental d'un État côtier est le prolongement physique du continent sous la mer, et constitue la partie des fonds marins et de leur sous-sol sur lesquels un État côtier a une juridiction économique, au-delà de sa mer territoriale. C'est-à-dire, jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée sa largeur. Voir notamment Gérard Grignon, [L'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins : un atout pour la France](#). *Conseil économique, social et environnemental*, 9 octobre 2013.

18. Claire Kupper et Margaux Vaghi. [Cartographie du pétrole en Afrique de l'Ouest](#). Note d'Analyse du GRIP, 14 janvier 2014, Bruxelles.

19. « Des frontières maritimes du Togo désormais plus précises avec le Ghana et le Bénin voisins », Xinhua, 7 juillet 2011 ; Plus récemment « [Côte d'Ivoire-Ghana : vers la fin du conflit frontalier?](#) », Jeune Afrique, 21 février 2014.

20. « [Les défis sécuritaires du golfe de Guinée](#) », CEDEAO-CEEAC, doc PDF, juin 2013.

21. Outre la présence des forces navales de l'UE, déployées dans le cadre de l'opération *Eunavfor Atalanta*, et de forces de l'OTAN (*Ocean Shield*), des bâtiments d'autres pays, comme la Chine, la Corée du Sud, le Japon ou la Russie participent à la surveillance de cette zone maritime pour protéger leurs navires marchands. Voir notamment Olivier d'Auzon, « [Golfe d'Aden: un succès tactique mais réversible](#) », *IntStrat*, 4 février 2014.

22. Voir les tableaux relatifs à la composition des forces armées des pays cibles de l'Observatoire : Architecture et contexte sécuritaire de l'espace CEMAC-CEEAC, Note n° 5 de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, 25 février 2014, p. 25-29.

Seul le Nigeria dispose d'un équipement permettant une certaine capacité de projection et de surveillance d'une partie de son espace maritime. Sa marine possède notamment, 2 frégates, 1 corvette, 4 navires côtiers d'attaque rapide, une douzaine de patrouilleurs côtiers, 2 avions de surveillance maritime et 5 hélicoptères²³.

La Guinée équatoriale s'est également lancée dans une politique de renforcement de son armement, se dotant d'une marine considérée comme la plus performante de la sous-région, juste après celle du Nigeria²⁴. Outre une demi-douzaine de patrouilleurs neufs, la Guinée équatoriale possède une corvette achetée à la Bulgarie, deux patrouilleurs océaniques israéliens, deux patrouilleurs et un grand bâtiment de débarquement et de soutien acheté à l'Ukraine²⁵. Le fleuron de la marine équato-guinéenne, une frégate de 2 500 tonnes acquise auprès de l'Ukraine en janvier 2012, dénote par sa puissance de feu aux regards des normes de la région²⁶.

Compte tenu de l'étendue de l'espace maritime de la Guinée équatoriale, de ses frontières avec le Cameroun, le Nigeria, le Gabon, Sao Tomé-et-Principe et l'Angola, et de ses champs pétroliers *offshores*, le renforcement des capacités militaires du pays est devenu un enjeu particulièrement sensible.

Bien que toutes les marines de la région multiplient les commandes de navires²⁷ pour répondre aux besoins de sécurisation de leurs espaces maritimes, les capacités de patrouille en eaux profondes et de surveillance aériennes restent dérisoires pour l'ensemble des pays riverains du golfe de Guinée. De vastes étendues des côtes africaines demeurent par conséquent des espaces non gouvernés. La persistance d'attaques en 2013 en est une illustration²⁸.

Au regard des défis sécuritaires du golfe de Guinée, le choix stratégique qui semble à terme s'imposer aux États de la sous-région – du moins ceux qui pourraient prétendre au statut de puissance régionale –, pourrait être celui de se doter d'une véritable marine océanique, susceptible de mener des opérations d'envergure interrégionale et pouvant être mobilisée à des fins multiples, plutôt que de se contenter de capacités en vaisseaux côtiers à autonomie limitée. Quittant leur épice du delta du Niger, une partie de la piraterie s'est en effet déplacée des côtes nigérianes vers les eaux des autres pays riverains au cours de ces dernières années. Ce phénomène est une des conséquences des opérations de surveillance menées par la marine nigériane, qui est de loin la plus dotée de la sous-région. En réponse à la flambée d'actes de piraterie sur les côtes béninoises, entre 2010 et 2011, les marines du Nigeria et du Bénin avaient initié à partir de septembre 2011, des patrouilles conjointes de surveillance au large du Bénin, entraînant à nouveau un déplacement d'une partie de la piraterie vers l'ouest du golfe de Guinée, vers les côtes togolaise et ivoirienne notamment. Ces patrouilles maritimes conjointes constituent un modèle de coopération entre États dans la lutte contre la piraterie, mais elles restent pour l'essentiel une solution temporaire.

23. [Nigerian Navy Equipment](#), *Global Security*.

24. « [Africa's richest nation ready for war](#) », *Africa Defense Journal*, 2 juillet 2012.

25. « [Les marines du continent africain](#) », *Mer et marine*, 13 mars 2013.

26. À savoir un canon de 76 millimètres, deux mitrailleuses automatiques de 30 mm et deux hélicoptères.

27. Olivier Caslin, « [Les marines africaines s'équipent](#) », *Jeune Afrique*, 30 septembre 2013.

28. Selon le Bureau maritime international 51 attaques ont été signalées dans le golfe de Guinée en 2013 : soit 2 dans les eaux territoriales du Gabon ; 1 au large du Ghana ; 1 au large de la Guinée ; 4 au large de la Côte d'Ivoire ; 31 au large du Nigeria ; 2 au large de la Sierra Leone ; 3 au large de la RDC et du Congo-Brazzaville ; et enfin 7 au Togo.

Une stratégie à long terme suppose immanquablement une coordination à l'échelle de tous les États riverains, seule en mesure de limiter la mobilité des pirates et d'empêcher qu'ils ne trouvent refuge dans les zones non couvertes par des dispositifs efficaces de surveillance²⁹. Elle s'accompagne plus fondamentalement d'une adaptation des législations locales, la plupart des États de la sous-région ne disposant pas de cadres juridiques appropriés relatifs aux opérations en mer ou n'ayant pas adopté de politiques concernant la lutte contre les actes de piraterie et les attaques à main armée contre les navires³⁰.

2.2. La communauté des États de l'Afrique centrale (CEEAC)

La CEEAC a été la première communauté africaine à se doter d'un programme relativement avancé de sécurité maritime. Dès 2009, la conférence des chefs d'État et de gouvernements de l'organisation, avait adopté le protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux des États membres en mer, préparé par le Conseil de paix et de sécurité (COPAX), qui suggérait par ailleurs une synergie avec la CEDEAO et la CGG. Un organe sous-régional de sécurité maritime a été mis en place, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire, au Congo Brazzaville. De même, un mécanisme de financement de la sécurité maritime a également été créé, censé fonctionner sur une fiscalité communautaire.



Les trois zones maritimes au sein des eaux territoriales d'Afrique centrale – A, B et D – telles que délimitées par la CEEAC. (Source : « Rôle des organisations régionales dans le maintien de la paix – Expérience de la CEEAC », présentation de la CEEAC, repris par *International Crisis Group, Rapport Afrique n° 195* – 12 décembre 2012, p. 37.)

29. Michel Luntumbue, [Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ?](#) Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012.

30. Yapo Marina Madel, La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria. *Programme de Bourses de recherche Nations unies-Fondation du Japon 2012-2013*, décembre 2013.

Pour des raisons opérationnelles, l'espace maritime du golfe de Guinée a été divisé en trois zones (A, B, et D) allant de l'Angola à la frontière maritime du Cameroun et du Nigeria. La zone D, qui couvre le Gabon, Sao Tomé-et-Principe, la Guinée équatoriale et le Cameroun, a été particulièrement touchée par l'insécurité entre 2008 et 2011, avant de connaître une baisse significative des attaques des pirates, suite à la mise en œuvre du mécanisme des patrouilles conjointes. En dépit de cette avancée, la CEEAC pâtit encore de l'insuffisance des moyens navals et humains engagés dans la lutte contre l'insécurité maritime. Nombre d'États membres éprouvent par ailleurs des difficultés à financer et à soutenir les opérations navales par leurs propres moyens en attendant la montée en puissance du CRESMAC. Toutefois, la stratégie adoptée par la CEEAC sert déjà de référence à la CEDEAO, dont les zones maritimes seront probablement structurées sur le modèle de la CEEAC, et dotées de centres opérationnels arrimés à un organe commun de coordination, sur le modèle du CRESMAC établi à Pointe-Noire.

2.3. La communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)

C'est en 2012 que la CEDEAO a créé sa première zone opérationnelle, la zone E, couvrant le Nigeria, le Niger, le Bénin et le Togo. Ce retard relève en partie de la perception répandue des défis maritimes de la région comme relevant des enjeux internes au Nigeria³¹. Les premiers actes de piraterie, au tournant des années '90 étaient – il est vrai – liés aux revendications de mouvements politiques comme le MEND, Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger, dont les actions ciblées contre le secteur pétrolier étaient justifiées par la volonté d'obtenir des autorités nigérianes, une meilleure redistribution des revenus pétroliers au profit des populations des régions productrices³². Dans les faits, il semble que l'impasse régionale sur la question de l'insécurité maritime était aussi liée à la propension du Nigeria à repousser toute discussion au sein de la CEDEAO sur ses défis sécuritaires internes, particulièrement ceux touchant à son industrie du pétrole et à la région du delta du Niger³³. C'est à la faveur de l'expansion de la piraterie nigériane vers les eaux territoriales d'autres pays riverains – notamment togolaises, béninoises et ghanéennes – que la portée régionale des défis sécuritaires a été reconnue, ainsi que la nécessité d'une coopération entre les États.

En novembre 2011, le Conseil de sécurité des Nations unies avait diligenté une mission d'évaluation sur la piraterie dans le golfe de Guinée, en réponse à la demande d'assistance des pays de la sous-région, formulée par le président béninois, Thomas Yayi Boni. Dans sa Résolution 2039 (du 29 février 2012) le Conseil de sécurité avait encouragé la CEDEAO, la CEEAC et la CGG à développer, avec le soutien des Nations unies et d'autres partenaires, une stratégie régionale, ainsi que l'harmonisation des actions en mer de leurs États membres, l'élaboration ou le renforcement de leurs législations en vue de lutter contre la piraterie.

Les travaux conduits par les experts de la CEDEAO et de la CEEAC ont permis l'élaboration d'un Code de conduite relatif à la prévention et la répression des actes illicites perpétrés dans la région du golfe de Guinée, mais dont l'application n'est pas encore effective. Adopté par les chefs d'États de la région d'Afrique de l'Ouest et du centre le 25 juin 2013 à l'occasion du Sommet des chefs d'États et de gouvernement du golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité maritimes tenu à

31. Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, *Friedrich-Ebert-Stiftung*, décembre 2013, p. 24.

32. Michel Luntumbue, [Le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger](#) (MEND) – Fiche documentaire, Note d'Analyse du GRIP, 7 octobre 2011, Bruxelles.

33. Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, p. 39.

Yaoundé au Cameroun, ce Code de conduite constitue la base juridique de la coopération entre les Etats signataires. Il définit les modalités d'intervention, le partage des responsabilités et l'organisation pratique de la lutte contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre. Il entrera en vigueur dès que deux Etats l'auront signé. Et, selon l'article 20 de ce Code, celui-ci prend effet, à l'égard des autres Etats, aux dates auxquelles ils auront déposé leurs instruments d'adhésion au Code auprès de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG.

2.4. La Commission du golfe de Guinée (CGG) et le processus de Yaoundé

Créée en 2001 à Libreville, la CGG est entrée en activité en mars 2007, avec l'installation de son secrétariat exécutif à Luanda. La CGG compte 8 États membres, dont 7 appartiennent à la sous-région de l'Afrique centrale (Angola, Cameroun, Congo-Brazzaville, Gabon, Guinée équatoriale, République démocratique du Congo et Sao Tomé-et-Principe) et un seul État issu de l'Afrique de l'Ouest : le Nigeria. La Commission est chargée de faciliter les consultations régionales afin de prévenir, gérer et régler les conflits pouvant découler de la délimitation des frontières maritimes et de l'exploitation économique et commerciale des ressources naturelles à l'intérieur des frontières nationales³⁴.

La création de la CGG répond au besoin d'un mécanisme permanent de consultation et de négociation pour gérer les menaces et les problèmes communs à la région notamment dans le domaine particulier de la sécurité maritime. La CGG apparaît comme un trait d'union entre la CEDEAO et la CEEAC et pourrait devenir l'institution focale pour faciliter l'harmonisation des politiques et des activités dans la région, ainsi qu'accompagner l'opérationnalisation des résolutions du Sommet de Yaoundé. Ses acteurs sont favorables à un élargissement de sa composition en vue d'intégrer tous les pays riverains de la région du Golfe³⁵.

Cette perspective devra cependant surmonter les réticences liées aux divergences géopolitiques et historiques, sous-jacentes, qui ont parfois crispé les relations entre bloc francophone et pays anglophones dans la sous-région³⁶. Il existe en effet une crainte récurrente de certains pays francophones, que la régionalisation de la prise de décision ne soit utilisée par la puissance nigériane, dans le sens de la protection de ses intérêts nationaux³⁷. En attendant, la nécessité d'arbitrer les différends frontaliers à venir, liés à la découverte de nouveaux gisements d'hydrocarbures dans des zones mal délimitées, offre à la CGG une plus-value incontestable dans le champ de la coopération interrégionale.

34. [Site de la Commission du golfe de Guinée](#).

35. [Rapport de la mission d'évaluation des Nations unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée](#), 7-24 novembre 2011.

36. Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, *op. cit.*

37. *Ibidem*.

III – LES ACTEURS EXTRA-RÉGIONAUX ET LEURS INTÉRÊTS

3.1. Les puissances anciennes face aux émergentes

Jusqu'à la fin de la Guerre froide, la présence des puissances étrangères dans la région du golfe de Guinée se limitait à la France, en raison des liens historiques (politiques et culturels) avec ses anciennes colonies, mais aussi de la participation de quelques entreprises européennes dans le secteur pétrolier nigérian, gabonais et congolais. L'influence des États-Unis était limitée et celles de l'Espagne et du Portugal, autres anciennes puissances coloniales, se réduisaient au domaine linguistique.

Au tournant des années 2000, la nouvelle politique énergétique des États-Unis, motivée par l'instabilité au Proche-Orient et la volonté de diversifier leurs sources d'approvisionnement, a ciblé la région du golfe de Guinée comme zone d'intérêt vital³⁸. Cet intérêt américain est alors suivi par celui des puissances émergentes comme la Chine, le Brésil, l'Inde et l'Afrique du Sud, auxquelles une myriade de multinationales a emboîté le pas. Depuis 2002, la China National Petroleum Corporation (CNPC) et la China Petrochemical Corporation (SINOPEC) sont implantées au Gabon, au Nigeria, en Angola et en Guinée équatoriale, et la compagnie brésilienne PETROBRAS est présente en Angola, au Nigeria, au Bénin et au Gabon³⁹.

En une décennie, le golfe de Guinée est ainsi devenu le lieu d'investissements stratégiques multiples, et des pays comme la Guinée équatoriale – qui n'avaient jusque-là que peu attiré l'intérêt des acteurs internationaux – deviennent, avec la découverte d'importants gisements pétroliers et de gaz naturel sur leur littoral, l'enjeu de sollicitudes diverses et croissantes.

Ce regain d'intérêt de la part des puissances extérieures s'est également accompagné d'un volet militaire. Depuis les années 2000, les États-Unis font transiter une partie de leur flotte de la Méditerranée dans le golfe de Guinée. Des accords conclus avec certains pays riverains – Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale –, permettent aussi l'utilisation ponctuelle des installations aéroportuaires de ces pays par les forces américaines.

Le schéma de la projection militaire américaine en golfe de Guinée, recoupe dans les grandes lignes le type de partenariats renforcés que la France entretient avec le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale ou le Congo-Brazzaville, dans le domaine de la sécurité maritime, en vue d'accompagner la montée en puissance des marines de ces pays et de leurs capacités à protéger le littoral et les installations pétrolières. Cette externalisation partielle des missions de protection des territoires africains ne va pas sans provoquer des réticences et des débats au sein des opinions locales. On en veut notamment pour preuve la difficulté des États-Unis à trouver un siège sur le continent africain pour l'AFRICOM (*United States Africa Command*, la structure créée en 2007 qui coordonne toutes les activités militaires et sécuritaires des États-Unis sur le continent africain)⁴⁰.

38. Alain Fogue Tedom, [AFRICOM : Le commandement militaire américain pour l'Afrique](#), le 21 novembre 2011.

39. François Lafargue, [États-Unis, Inde, Chine : rivalités pétrolières en Afrique](#), *Cairn*, 2005.

40. Ebrahim Shabbir Deen, [AFRICOM: Protecting US interests disguised as 'military partnerships](#), Afro-Middle East Centre, 2 juin 2013. Présentée par son promoteur comme une structure de partenariat stratégique, l'AFRICOM est perçue par les opinions locales comme une structure de défenses des intérêts des États-Unis – en dépit de la rhétorique de lutte contre le terrorisme – et qui vise surtout à contrer la poussée des intérêts chinois sur le continent.

Si les partenaires extrarégionaux ont vocation à contribuer au renforcement des capacités des organisations régionales dans le domaine de la sécurité maritime, les « grands États » de la région se montrent particulièrement attachés à leur souveraineté, rejetant implicitement toute substitution de réponses externes aux initiatives des organisations régionales. La mise en œuvre des initiatives de lutte devrait relever, selon les représentants de la sous-région, de la seule responsabilité de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du golfe de Guinée⁴¹.

Bien qu'il existe des collaborations entre certains pays de la sous-région et les marines française et américaine (dans le cadre de coopérations bilatérales spécifiques avec ces puissances maritimes), ces relations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle à la formation de militaires dans des compétences telles que le matelotage, la recherche et le sauvetage, la répression, la préparation médicale, la gestion de l'environnement et de l'entretien des bateaux de petite taille⁴². *L'Africa Partnership Station*, proposée par la marine américaine, et le dispositif français *Corymbe*, en place dans la zone depuis les années 1990, répondent à ce schéma.

La France a par ailleurs mis en place un fonds de solidarité prioritaire dans le cadre de son projet d'« Appui à la réforme du secteur de sécurité maritime dans le golfe de Guinée » (ASECMAR) ciblant le Bénin, le Togo et le Ghana. Ce projet s'étale sur trois ans avec comme objectif de renforcer les moyens des forces de sécurité de ces trois pays, pour leur permettre d'assurer leur sécurité maritime⁴³. Enfin, outre ces initiatives bilatérales mentionnées, la Commission européenne a lancé le 10 janvier 2013, dans le cadre de son programme « Routes maritimes critiques », un projet d'appui aux pays de la sous-région, dénommé *CRIMGO*, dans le domaine de la formation maritime, du partage d'informations et de la coordination régionale⁴⁴.

Cette présence dans la région du golfe de Guinée, justifiée par les intérêts réciproques⁴⁵ des partenaires et des États africains, est aussi concurrencée par les offres d'un autre concept de partenariat porté par certains pays émergents. À l'instar de la récente visite de deux navires de guerre turcs – la corvette TCG *Heybeliada* et la frégate TCG *Gediz* –, dans le port de Libreville, symbole de cette mutation du contexte des relations internationales des pays du Golfe⁴⁶.

Les émergents se positionnent aussi sur le thème du soutien aux efforts des pays africains dans leur lutte contre la piraterie maritime, les visites navales de ces nouveaux pays servant aussi de vitrine aux capacités de leurs industries de défense.

3.2. Le Brésil et la stratégie de sécurisation de l'Atlantique Sud

La politique africaine du Brésil est particulièrement emblématique et représentative de la nouvelle diplomatie maritime ou diplomatie de la défense, portée par certaines puissances moyennes. Pays doté de la plus longue côte sur le rivage de l'Atlantique, le Brésil considère l'espace maritime

41. Michel Luntumbue, [Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie intégrée](#), Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012.

42. Michel Luntumbue, [Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale](#), Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011, Bruxelles, p. 9.

43. Partenaires sécurité défense n° 267, automne 2011, p. 27.

44. Projet CRIMGO, routes maritimes critiques dans le golfe de Guinée. *Commission européenne*, 10 janvier 2013.

45. Promouvoir la stabilité dans le golfe de Guinée, c'est protéger les citoyens de l'UE contre les menaces de drogue, le terrorisme, la piraterie et les vols à main armée et d'autres formes de criminalité émanant de la région.

46. « [Coopération maritime : des navires de guerre turcs à Libreville](#) », *Gabon review*, 23 avril 2013.

compris entre la côte nord-est de son territoire et le littoral de l'Afrique de l'Ouest comme sa zone d'intérêt stratégique majeur.

Cette zone constitue par ailleurs un espace intercontinental vital pour le commerce mondial⁴⁷. Passage vers le Sud, reliant l'Atlantique au Pacifique, elle est une voie alternative au canal de Panama, principalement pour les grands navires. La route du Cap de Bonne-Espérance, reliant l'Atlantique Sud à l'océan Indien, est également une alternative au canal de Suez et offre également un accès plus aisé vers l'Antarctique.

Outre les liens historiques et culturels unissant le Brésil au continent africain, ou encore les intérêts économiques – pétroliers – dans le golfe de Guinée, l'attention accordée à la région ouest-africaine tient aussi à sa relative proximité géographique avec le territoire brésilien. La distance séparant la ville de Natal, capitale de l'État du Rio Grande do Norte, située au bord de l'océan Atlantique dans le nord-est du pays, et Dakar, la capitale sénégalaise, est inférieure à la distance qui sépare les deux extrémités du territoire du Brésil⁴⁸.

Pour protéger ses intérêts maritimes et se prémunir des contrecoups de menaces sécuritaires – la piraterie, le trafic de drogue, etc. – dans l'Atlantique Sud, la marine brésilienne a investi dans sa capacité à patrouiller et étendu ses opérations à travers l'océan, jusque dans les eaux africaines. Divers navires de la marine de guerre brésilienne ont visité les ports de la côte africaine au cours de ces dernières années, visitant la Mauritanie, le Sénégal, le Ghana, l'Angola, la Namibie et encore plus récemment, le Cameroun⁴⁹.

Cette stratégie suit le cours de la diplomatie brésilienne sur le continent, qui vise également à promouvoir le savoir-faire et la vente de technologie militaire brésilienne aux pays africains, dans un contexte de concurrence avec les forces américaines, britanniques et françaises, qui manifestent un intérêt croissant pour l'Atlantique Sud⁵⁰. Les velléités d'extension de l'influence de l'OTAN dans l'Atlantique Sud avaient déjà valu, par le passé, une réaction véhémente du ministre brésilien de la Défense Nelson Jobim, pour qui l'OTAN était devenu, après la Guerre froide, « *l'instrument de la puissance exponentielle des États-Unis et de leurs alliés Européens* ».

En vertu du nouveau concept de l'Alliance, publié en 1999, celle-ci peut intervenir partout dans le monde au motif de la lutte contre le terrorisme, d'actions humanitaires, de prévention de menaces contre la démocratie ou de menaces environnementales.

Aussi, « *Le Brésil considère avec des réserves toutes les initiatives qui visent à associer, de quelque forme que ce soit, l'Atlantique Nord à l'Atlantique Sud – c'est-à-dire le Sud, une zone d'intérêt stratégique pour le Brésil* ⁵¹ ».

Les questions de sécurité des deux parties de cet océan sont distinctes, selon le ministre de la Défense brésilien. La présence militaire, les partenariats et les accords de défense des États-Unis,

47. [Livro Branco de Defesa nacional](#) (Livre blanc de la Défense brésilienne), 2012. « Les zones maritimes stratégiques de la plus haute priorité et d'importance pour le Brésil sont représentées par les eaux brésiennes (AJB, águas jurisdicionais brasileiras), qui comprennent la mer territoriale (MT), la zone contiguë (ZC), la zone économique exclusive (ZEE) et le plateau continental (PC) ainsi que la région entre le 16^e parallèle au nord-ouest de l'Afrique, l'Antarctique, l'est de l'Amérique du Sud et à l'est des Petites Antilles », p. 29.

48. Roberto Pacheco Leandro, *Comunidade dos países de língua portuguesa: espaço estratégico para afirmação do prestígio militar brasileiro*, Rio de Janeiro, 2011, p. 40.

49. « [Un bateau de guerre Brésilien au Cameroun](#) », *Camnews24*, 11 septembre 2013.

50. Roberto Godoy, [Jobim não quer Otan agindo no Atlântico Sul](#), *O Estado de S.Paulo*, 14 septembre 2010.

51. Roberto Godoy, *op. cit.*

de la Chine et de l'Union européenne (notamment la France) en Afrique – principalement sur la côte ouest-africaine –, restent également une préoccupation pour le Brésil qui répond par sa propre diplomatie maritime⁵².

Pour soutenir sa projection transatlantique et son influence sur la scène mondiale, le Brésil s'appuie notamment sur la dynamique de la Communauté des pays de langue portugaise (CPLP), qui compte, outre le Brésil et le Portugal, les pays africains du pourtour de l'Atlantique Sud – Cap-Vert, Guinée-Bissau, Sao Tomé-et-Principe et Angola –, le Mozambique, sur la côte de l'océan Indien, et Timor-Leste, dans l'archipel indonésien. La population totale de cet ensemble de pays qui jouent un rôle important de solidarité politique entre États lusophones, représente quelque 240 millions d'habitants. Depuis l'année 2008, les marines de la Communauté des pays de langue portugaise (CPLP⁵³) organisent un symposium tous les deux ans, dans l'un des pays membres, pour aborder collectivement les sujets liés à la gestion des espaces maritimes⁵⁴.

Le Brésil est également engagé dans la construction, avec les partenaires d'Afrique et d'Amérique du Sud, d'un environnement de coopération de l'Atlantique Sud sous les auspices de la Zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud (Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, ZOPACAS)⁵⁵. La ZOPACAS est un forum pour le dialogue et la coopération entre pays d'Amérique du Sud et pays africains du pourtour de l'Atlantique Sud. Elle a été créée en octobre 1986, à l'initiative du Brésil, afin de promouvoir la coopération régionale dans des domaines tels que l'environnement, la défense, le maintien de la paix et la sécurité dans les 24 pays qui ont rejoint le projet⁵⁶. Il s'agit également de favoriser le développement socio-économique des pays côtiers et de faire de l'Atlantique Sud une zone de paix et de coopération exempte d'armes nucléaires ou d'autres armes de destruction massive⁵⁷.

Cette diplomatie maritime visant à renforcer les liens entre le Brésil et les pays africains en matière de défense a été facilitée par la mise en place d'un réseau de conseillers militaires sur le continent. Ces représentations chargées des contacts avec les forces locales, sont déjà présentes dans sept pays africains et six autres seront ouvertes à terme. Le gouvernement brésilien attend de l'expansion de ce réseau qu'il favorise la percée du secteur de l'armement. Au cours de ces dernières années, en effet, le Brésil a vendu une corvette à la Guinée équatoriale ainsi que des Super Tucano (de l'avionneur Embraer) à l'Angola, au Sénégal, au Burkina Faso et à la Mauritanie.

La diplomatie maritime brésilienne se trouve cependant concurrencée ces derniers temps par l'émergence sur la scène stratégique africaine d'autres puissances moyennes désireuses de se poser en garantes de la sécurité maritime le long des côtes africaines.

À ce titre, la marine espagnole a déployé une véritable offensive diplomatique-militaire dans le sillage de la lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée, non sans arrière-pensées

52. João Fellet e Luis Kawaguti, « Contra pirataria, Brasil expande ação naval na África », *BBC*, 16 mai 2013.

53. [La Guinée équatoriale a manifesté sa volonté d'intégrer la CPLC en 2010. Sa demande a été rejetée une première fois en 2012 mais pourrait être acceptée en 2014](#), *Agence Ecofin*, 5 mars 2014.

54. [Rencontre des marines des pays lusophones au Brésil](#), 17 mai 2012, Questions de défense.

55. [Amorim propõe ações para fortalecer cooperação em defesa entre países da Zopacas](#), *Defensanet*, 16 janvier 2013.

56. Les pays ayant intégré la ZOPACAS sont 3 pays d'Amérique du Sud : l'Argentine, le Brésil et l'Uruguay et 21 pays africains : l'Afrique du Sud, l'Angola, le Bénin, le Cap-Vert, le Cameroun, le Congo, la Côte-d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Liberia, la Namibie, le Nigeria, la République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.

57. *Defensanet*, *op.cit.*

marchandes⁵⁸. Divers arguments justifient une présence espagnole⁵⁹ au large des côtes africaines : au moins 10 % du pétrole et 25 % du gaz importés par l'Espagne proviennent du golfe de Guinée et plus précisément du Nigeria. En 2012, un navire, le pétrolier espagnol *Mattheos I*, a été arraisonné par des pirates au large de la côte du Togo et délesté de 500 tonnes de cargaison. Toutefois, la diplomatie maritime du gouvernement espagnol poursuit d'autres objectifs qui n'ont rien à voir avec la seule sécurité du commerce maritime. Il s'agit de se positionner en tant que fournisseur de formations pour les forces navales locales ; de vendre des navires espagnols retirés du service actif ; et de promouvoir la vente des équipements, conçus et fabriqués par les chantiers navals espagnols, comme les avions d'entraînement et les patrouilleurs côtiers.

La diplomatie maritime espagnole heurte de front les intérêts du gouvernement brésilien, dont l'industrie de la construction navale, plus petite et moins sophistiquée que celle de son concurrent européen, ne peut offrir que des équipements de plus petite gamme, et peine souvent à obtenir des soutiens financiers nécessaires, lors des commandes des clients. En attendant, le ministère de la Défense du Brésil et la marine ont choisi d'assister les forces armées africaines partenaires avec plus d'attention, en étendant leur offre de cours de formation et de perfectionnement pour les forces armées africaines. Depuis 2011, des marins venus d'Afrique du Sud, d'Angola, de la Guinée-Bissau, de Sao Tomé-et-Principe, du Mozambique, du Nigeria, du Sénégal, ainsi que de Namibie sont formés au Brésil. La pratique consistant à offrir une formation aux forces alliées n'est plus l'apanage des seules puissances comme les États-Unis et la France.

Le Brésil peut par ailleurs se consoler de la demande faite par l'Union africaine de revoir sa stratégie de défense maritime. Un accord passé avec l'Angola en 2011 accorde au Brésil la supervision technique de la cartographie de la plateforme continentale angolaise et de sa délimitation en vue de la soumission du dossier angolais à la Commission des Nations unies sur le droit de la mer⁶⁰. Bien que tenu par une clause de confidentialité, les données recueillies lors de cette cartographie présentent un atout pour l'entreprise Petrobras : elles lui permettent d'augmenter sa présence dans l'*offshore* pétrogazier angolais au détriment de ses concurrents, dont le groupe Total... L'armée brésilienne a déjà mené une cartographie similaire pour la Namibie, lui permettant d'étendre la zone dans laquelle le pays peut explorer ses ressources marines. Le Brésil mettra prochainement son expertise au service du Cap-Vert également⁶¹.

58. [Armada Espanhola avança em área do interesse do Brasil na África](#), *Defensanet*, 8 avril 2014.

59. « [Un navire de l'armée espagnole mène une mission de reconnaissance à partir du port de Douala](#) », *Afriscoop*, 2 avril 2014.

60. « [Le Brésil va cartographier la plateforme continentale angolaise](#) », *Zebrastation*, 18 avril 2011.

61. João Fellet et Luis Kawaguti, *op.cit.*

CONCLUSIONS

Si l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée est en partie la traduction d'un « vide sécuritaire », lié à la faiblesse des institutions étatiques et des dispositifs de surveillance des espaces territoriaux – notamment marins –, elle est aussi l'expression de la fracture sociale et de l'accès inégal aux ressources, qui nourrit, pour un grand nombre d'exclus, les pratiques de survie par des moyens illicites. À ce titre, elle n'est pas réductible au seul domaine sécuritaire, et relève donc du champ de la gouvernance, politique, économique et sociétale.

Le phénomène témoigne aussi d'une mutation systémique globale : la maritimisation croissante de nos sociétés. Le centre de gravité des sociétés humaines se déplace vers le littoral, 90 % des échanges marchands se font par voie maritime, tandis que la prospective annonce un monde urbain et côtier. Le golfe de Guinée en est le paradigme.

En partie liée au développement rapide des exploitations pétrolières *offshore*, l'insécurité maritime – sous la forme de la nouvelle piraterie maritime –, est aussi le sous-produit d'une mondialisation des flux économiques, dont la sécurisation semble inexorablement pensée en termes de militarisation des sociétés. Par ailleurs, la compétition entre les États locaux et les puissances extérieures pour le contrôle des ressources marines alimente un retour obsessionnel à la notion de frontières.

Cette tension entre le principe de circularité qui caractérise la mondialisation – et dont tirent aussi parti les réseaux de criminalité transnationale – et le besoin impérieux des États de délimiter leurs Zones économiques exclusives, pourraient constituer le principal obstacle à la dynamique souhaitable de mutualisation des moyens et de coopération contre toutes les formes d'insécurité. La survalorisation des réponses répressives et militaires – course aux équipements dans laquelle se sont lancés la plus part des États de la région – a ses limites, comme le démontre la baisse relative du niveau des violences dans la région du delta du Nigeria. Cette baisse relative survient après le processus d'amnistie lancé en 2009 par les autorités nigérianes, qui était assorti d'un ambitieux programme de réinsertion.

Au-delà de la mutualisation des moyens, par-delà la coopération entre les trois organisations régionales, la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée, une stratégie régionale de lutte contre l'insécurité maritime, devrait à l'évidence – pour être viable et durable –, prendre en compte les causes profondes à l'origine de ce phénomène. Celui-ci, en effet, s'enracine dans les importantes disparités de revenu au sein des sociétés de la sous-région, et leur corollaire, le problème de la corruption, la circulation non contrôlée d'armes illicites et le chômage élevé chez les jeunes.

Pour garantir les perspectives d'une « économie bleue » pourvoyeuse d'avenir, il convient semble-t-il d'en démilitariser les options en réhabilitant prioritairement les droits des communautés riveraines, d'améliorer la gouvernance des ressources naturelles, tout en renforçant les codes de conduite à l'attention des entreprises transnationales opérant dans les espaces maritimes du golfe de Guinée. Plus fondamentalement, il serait pertinent de questionner notre modèle énergétique.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

Ouvrages et articles de référence

- *Architecture et contexte sécuritaire de l'espace CEMAC-CEEAC*, note n° 5 de l'Observatoire pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée, 25 février 2014.
- *Dr Charles Ukeje et Prof. Wullson Mvomo Ela, Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de guinée, Friedrich-Ebert-Stiftung, décembre 2013.*
- *Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response*, IPI, janvier 2014
- *Adjoa Anyimadu Tackling Insecurity in West Africa's Waters*, Chatham House, 24 juin 2013
- *Livro Branco de Defesa nacional (Livre Blanc Défense brésilienne)*, 2012.
- Roberto Pacheco Leandro, *Comunidade dos países de língua portuguesa: espaço estratégico para afirmação do prestígio militar brasileiro*, Rio de Janeiro, 2011. Doc PDF.
- Roberto Godoy, *Jobim não quer Otan agindo no Atlântico Sul*, *O Estado de S.Paulo*, 14 septembre 2010.
- João Fellet e Luis Kawaguti, « *Contra pirataria, Brasil expande ação naval na África* », BBC, 16 mai 2013.
- *Amorim propõe ações para fortalecer cooperação em defesa entre países da Zopacas*, Defensanet, 16 janvier 2013.
- Alain Fogue Tedom, [AFRICOM : Le commandement militaire américain pour l'Afrique](#), le 21 novembre 2011.
- François Lafargue, [États-Unis, Inde, Chine : rivalités pétrolières en Afrique](#), cairn, 2005.
- Ebrahim Shabbir Deen, [AFRICOM: Protecting US interests disguised as 'military partnerships](#), Afro-Middle East Centre, 2 juin 2013.
- Adriana Erthal Abdenur*Danilo Marcondes de Souza Neto, *O atlântico sul e a cooperação em defesa entre o Brasil e Africa*, IPEA, 2014.
- Michel Luntumbue, [Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie intégrée](#), Note d'Analyse du GRIP, 31 décembre 2012.
- Michel Luntumbue, [Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée : défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale](#), Note d'Analyse du GRIP, 30 septembre 2011.

Sites Internet ressources

- [Bureau régional des Nations unies pour l'Afrique centrale \(UNOCA\)](#)
- [Communauté économique des États d'Afrique centrale \(CEEAC\)](#)
- [Département paix et sécurité de l'Union africaine](#)
- [Gouvernement de la République de Guinée équatoriale](#)
- [Ministère de la Défense nationale du Cameroun](#)
- [Ministère des Relations extérieures du Cameroun](#)
- [Ministère des Affaires étrangères du Congo-Brazzaville](#)
- [Ministère des Affaires étrangères du Gabon](#)
- [Ministère de la Défense nationale du Gabon](#)
- [Réseau des défenseurs des droits humains en Afrique centrale](#)
- [Réseau francophone de recherche sur les opérations de paix](#)

Auteur :

Michel Luntumbue

Le **Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP)**, est un centre de recherche indépendant reconnu comme organisation d'éducation permanente par le ministère de la Communauté française de Belgique. Créé en 1979 par Bernard Adam, qui en a été le directeur jusqu'en 2010, le GRIP a pour objectif d'éclairer citoyens et décideurs sur les problèmes souvent complexes de défense et de sécurité. Il souhaite ainsi contribuer à la diminution des tensions internationales et tendre vers un monde moins armé et plus sûr, en soutenant les initiatives en faveur de la prévention des conflits, du désarmement et de l'amélioration de la maîtrise des armements. Le GRIP est composé d'une équipe de 22 collaborateurs permanents, dont 14 chercheurs universitaires, ainsi que de nombreux chercheurs-associés en Belgique et à l'étranger.

www.grip.org