

# LUTTE CONTRE L'INSECURITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE : ENJEUX ET RIVALITES

**Nadège Ludvine TEDONGMO**

*University of Dschang (Cameroun)*

*miklanche@yahoo.fr.*

## **Résumé:**

*L'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée constitue depuis deux décennies un enjeu majeur sur la scène internationale. Cette région riche en ressources naturelles et pivot grandissant du commerce maritime est également devenue le théâtre d'une montée alarmante des actes de piraterie maritime et des prises d'otages. Cette étude se penche sur les complexités de la lutte contre ces menaces maritimes, mettant en lumière les dynamiques institutionnelles et les rivalités géopolitiques qui entravent une réponse efficace. En examinant les efforts des Etats côtiers, les initiatives régionales et internationales, ainsi que les défis de coordination entre les divers acteurs, nous cherchons à comprendre comment les stratégies actuelles peuvent être améliorées pour renforcer la sécurité maritime et promouvoir la stabilité régionale. La méthodologie adoptée combine une analyse institutionnelle des cadres de sécurisation maritime dans la région avec une perspective géopolitique pour évaluer les différentes initiatives de sécurité. Prenant appui sur l'analyse documentaire et les informations recueillies sur le terrain, l'étude offre une évaluation critique des actions entreprises.*

**Mots-clés:** *insécurité maritime, Golfe de Guinée, rivalités, architecture de Yaoundé, intérêts stratégiques.*

## **Abstract:**

*Maritime insecurity in the Gulf of Guinea has been a major international concern for the past two decades. This region, abundant in natural resources and increasingly pivotal in maritime trade, has witnessed a troubling rise in maritime piracy and hostage-taking incidents. This study delves into the complexities of combating these maritime threats, highlighting institutional dynamics and geopolitical rivalries that hinder effective responses. By examining efforts by coastal states, regional and international initiatives, and the challenges of coordination among various stakeholders, we seek to understand how current strategies can be enhanced to bolster maritime security and promote regional stability. The methodology employed combines institutional analysis of maritime security frameworks in the region with a geopolitical perspective to evaluate different security initiatives. Drawing on documentary analysis and the on-the-ground information, the study provides a thorough assessment of actions taken.*

**Keywords:** *Gulf of Guinea, Maritime insecurity, Yaoundé Architecture, Coastal states, Strategic interests.*

## **Contexte et enjeux de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée**

Le Golfe de Guinée est depuis deux décennies environ au cœur de l'actualité mondiale. Ce qui retient l'attention n'est pas seulement ses ressources naturelles sans cesse réévaluées et convoitées, ni son statut de nouvelle route maritime de plus en plus affirmé, mais bien la montée de l'insécurité maritime. Face à la recrudescence des attaques et la prise d'otages dans la région, force est de constater que si le Golfe de Guinée n'est pas « la zone maritime la plus dangereuse au monde » (MICA Center 2020), elle reste un espace où l'ampleur des menaces est préoccupante. La vulnérabilité croissante de cet espace, dans un contexte de boom de l'activité pétrolière et de la navigation internationale, a créé un consensus initial autour de la lutte contre les menaces maritimes et les risques associés. Les Etats, les communautés régionales et les acteurs internationaux ont multiplié les initiatives pour restaurer l'ordre maritime ébranlé. Cependant, un examen approfondi des stratégies déployées révèle des duplications, des chevauchements, des interférences, des conflits d'intérêts et même une compétition entre les différentes parties prenantes. Cette approche désordonnée et parfois contre-productive met en lumière les imbroglios institutionnels qui complexifient la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. La question centrale qui porte cette étude est de comprendre comment les efforts de sécurisation maritime dans le Golfe de Guinée sont fragmentés et souvent en concurrence, malgré un objectif commun de lutte contre l'insécurité. À travers une analyse des politiques et des actions des divers acteurs impliqués dans la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée et leurs interactions, cette étude examine les défis sécuritaires auxquels fait face la sécurisation des eaux du Golfe de Guinée. Prenant appui sur l'analyse documentaire et les informations recueillies sur le terrain, le texte se propose d'explorer, sur la base de la double approche institutionnelle et géopolitique, les dynamiques complexes sous-jacentes à l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée ; en mettant en lumière les enjeux stratégiques, les rivalités entre les acteurs régionaux et internationaux, ainsi que les défis institutionnels et opérationnels auxquels sont confrontés les Etats côtiers. En examinant ces différentes dimensions, nous aspirons à dégager des pistes de réflexion pour

renforcer la coopération régionale et internationale, et promouvoir une approche plus efficace de la sécurité maritime au profit du commerce mondial et de la stabilité régionale.

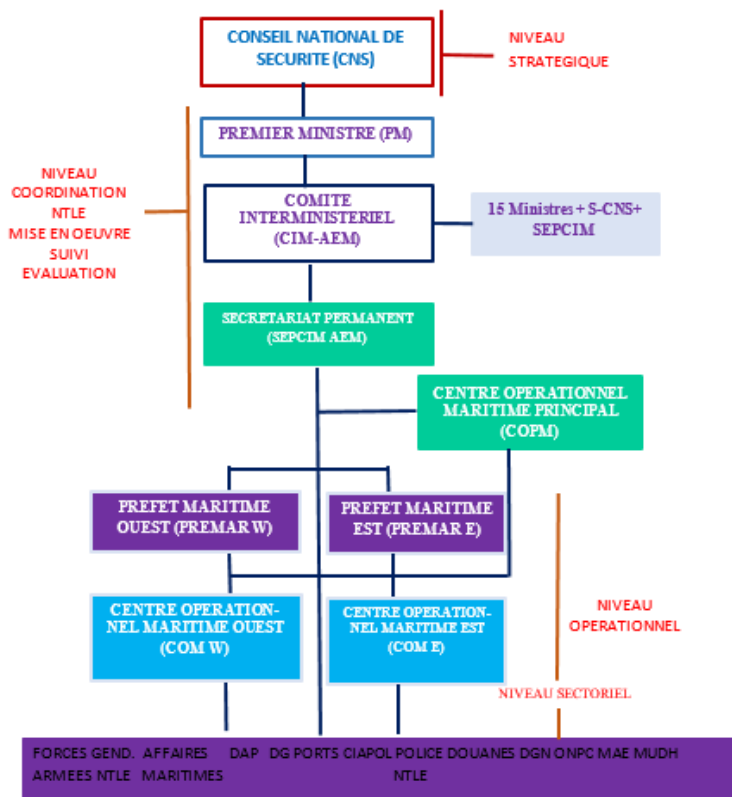
## **1. Naviguer en eaux troubles : les Etats à l'épreuve de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée**

Les premières réactions face à l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée sont venues des Etats. Afin de préserver leur souveraineté et d'éviter que la sécurisation de leurs eaux ne soit dominée à des puissances étrangères, les Etats ont mis en place un cadre pour l'action de l'Etat en mer. Cependant, les dynamiques institutionnelles mobilisées se heurtent aux obstacles persistants, en plus de l'ambiguïté opérationnelle et des rivalités stratégiques entre les différentes forces en charge de la sécurité maritime.

### ***1.1. Les efforts de sécurisation des Etats côtiers***

La piraterie maritime a suscité l'éveil des Etats côtiers du Golfe de Guinée sur la question de la sécurisation de leurs marges maritimes. Confinés dans une vision utilitaire de la mer, ces Etats ont peiné à se construire une identité maritime réelle. Le sort réservé aux marines nationales, restées pendant longtemps le parent pauvre des armées africaines, l'atteste. La tendance est inversée à partir de 2007. Suite à la recrudescence des attaques et des enlèvements, les Etats côtiers du Golfe de Guinée ont mis en œuvre diverses mesures telles que l'équipement des marines nationales, le renforcement des patrouilles maritimes, la mise en place des zones de surveillance maritime et la construction d'un socle juridico-institutionnel encadrant l'action de l'Etat en mer. Ces initiatives connaissent une accélération à partir de 2013 par la construction des stratégies maritimes intégrées à l'échelle nationale. C'est dans cette perspective que la Côte-d'Ivoire met sur pied un cadre institutionnel qui se décline en 04 paliers : un niveau stratégique piloté par le conseil National de sécurité (CNS) ; un volet coordination, mise en œuvre et suivi évaluation regroupant trois principales instances à savoir le Premier Ministre, le Comité interministériel et le secrétariat permanent ; un niveau opérationnel piloté par le Centre Opérationnel maritime principal et le niveau sectoriel regroupant tous les services intervenant en mer.

*Figure 1 : Cadre institutionnel de l'Action de l'Etat en Mer en Côte-d'Ivoire*



**Source :** Présentation du Commandant Kouassi Jean-Pierre (Représentant du Secrétariat Permanent du Comité Interministériel de l'Action de l'Etat en Mer, SEPCIM-AEM), lors des journées portes ouvertes du CRESMAO, Abidjan, 29 novembre 2023.

Malgré ces avancées, on déplore encore un déficit de collaboration inter administrative notamment la création d'une véritable plateforme dédiée à cet effet à l'instar de la Délégation Générale à la mer au Cameroun.

Créée par le Décret n°2007/290 du 1er novembre 2007 portant organisation et conduite de l'action de l'État en mer et sur les voies navigables, la Délégation Générale à la mer est l'organe de coordination chargée de la conduite de l'action de l'État en mer et sur les voies navigables. La création d'une telle structure, recommandée lors du sommet de Yaoundé de juin 2013, s'inscrit en étroite ligne des décrets de 2007 portant renforcement de l'Action de l'État en mer et du texte du Premier ministre du Cameroun instruisant la mise sur pied d'un comité de facilitation des services (Comité FAL). Cependant, il serait tout de même utile de relever que pour le cas du Cameroun, toutes ces directives légales et normatives, tardent encore à prendre corps. L'un des nœuds du problème réside dans les querelles institutionnelles entre les différentes administrations impliquées. Il ressort aussi que différents ministères, en l'occurrence le Ministère de la Défense et celui des Transports se disputeraient la compétence de l'autorité maritime. Face au blocus, certains experts ayant requis l'anonymat estiment que seule l'intervention de la présidence de la République pourrait donner vie à cet organe.

### ***1.2. Ambiguïté opérationnelle et rivalités stratégiques entre les forces sur le terrain***

Le champ de la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée révèle également une ambiguïté entre les acteurs. Au Cameroun, deux forces coexistent et incarnent le bras séculier de l'Action de l'Etat en mer : il s'agit de la marine nationale et du BIR Delta. Héritière du pouvoir colonial, la marine nationale camerounaise voit le jour le 09 décembre 1960. Entre cette date et 2001, elle va connaître de profondes mutations aussi bien dans sa dénomination, sa structuration que ses missions. À l'origine une unité « trompe-l'œil », sans véritable potentiel naval et militaire (Ombé 2022 :31), la marine camerounaise a opéré une véritable mue suite à la recrudescence des actes de violence dans les eaux territoriales camerounaises. L'optimisation du dispositif de ce corps a permis de neutraliser les formes métastatiques de la piraterie maritime. Selon les statistiques, entre 2011 et 2018, les eaux camerounaises ont connu une relative stabilité (Ndong Atok 2022 :69). Ce succès a été possible grâce à l'appui du BIR Delta aujourd'hui BIR côtes. Cette force paramilitaire est créée par décret n°2009/080 du 20 février 2009. Elle a entre autres missions la sécurisation de l'espace maritime et les intérêts vitaux du Cameroun en mer en liaison avec les autres intervenants. Elle

s'est particulièrement illustrée aux premières heures de la lutte contre la piraterie maritime par une action vive et efficace.

La coexistence de deux forces dans le même espace n'est pas sans suscité quelques interrogations, surtout sur le plan de la coordination opérationnelle. Les débats s'articulent notamment autour de la répartition des compétences entre la marine et le BIR côtes en matière de sécurisation de cet espace. Pour Ntuda Ebode (2010 :84), le BIR pourrait être considéré comme un embryon de garde-côtes camerounais, tandis que la marine nationale est une force hauturière. Bien qu'on ne déplore pas d'affrontements directs entre les deux corps sur le terrain, il faut néanmoins constater que les tensions et les malentendus entre ces deux entités peuvent compromettre leurs actions dans la sécurisation de cette zone maritime, d'autant plus que leur chaîne de commandement diffère. Le BIR, en tant que force d'élite, relève directement de l'autorité de la présidence de la République et dispose d'un équipement sophistiqué, contrairement à la marine nationale, placée sous l'égide du Ministère de la Défense et qui semble ne pas jouir du même niveau de considération en termes de capacités.

## **2. Les complexités régionales de la lutte contre l'insécurité maritime**

La solidarité régionale construite autour de la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée a suscité beaucoup d'espoirs. Malgré les louanges initiales, le processus de Yaoundé est de plus en plus remis en question. Les critiques soulignent les limitations de la coopération interrégionale et les défis en matière de leadership. Cette section explore ces problématiques ainsi que la compétition institutionnelle persistante, exacerbée par l'intervention étrangère.

### ***2.1. Efforts fragmentés et défis de leadership dans la sécurité maritime du Golfe de Guinée***

Les Etats du Golfe de Guinée se sont organisés pour lutter contre l'insécurité maritime dans le cadre de ce qui est nommé l'Architecture de Yaoundé. Cette volonté commune est le fruit d'un processus de coopération long et complexe porté entre 2009 et 2013 par 26 Etats. Le processus de Yaoundé a été très applaudi sur la scène internationale. Les commentaires ont loué une initiative inédite qui pourrait servir

d'embryon à une intégration régionale par la mer. Dix ans après, les regards sont plus sceptiques. L'architecture de Yaoundé est au cœur de vifs débats. Les limites intrinsèques à la coopération interrégionale dans le Golfe de Guinée ont été largement documentées. A. Tisseron (2023) établit le constat selon lequel 10 ans après, l'architecture de Yaoundé est au milieu de gué. Okafor-Yarwood et Pigeon Maise (2020) et Pa Modou Mboob (2023) sont du même avis. Si ces auteurs et bien d'autres sont unanimes sur la nécessité de réformer le processus de Yaoundé, la question du leadership demeure en suspens. Qui doit assumer le leadership de la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée ? La question se pose avec acuité au moment où l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) s'invite dans les débats sur la sécurité maritime. La rivalité institutionnelle entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Communauté Economique et Douanière des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et l'Organisation Maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) attestent de ce que le champ de la sécurité maritime est encore assez éclaté. La concurrence des initiatives régionales révèle une bataille pour les dividendes de la paix. Elle est aggravée par l'intervention étrangère qui joue un rôle significatif dans les conflits en cours.

## ***2.2. L'hétéronomie des mécanismes sécuritaires africains***

Des connaissances tirées de recherches de terrain, les acteurs internationaux sont accusés d'ingérence et de promouvoir leurs propres agendas au détriment des institutions régionales. Ce constat a suscité un questionnement : qui définit les politiques sécuritaires en Afrique ? J. Herpolsheimer (2018 :77) l'affirme si bien : « *The whole evolution of maritime security efforts and initiatives in the Gulf of Guinea cannot be understood without the involvement of international actors, such as France and the US, who have actively sought to influence processes of (re-) spatialization in the region (s)* ». Les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Chine, pour ne citer que ces acteurs majeurs, sont parties prenantes de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Les Etats-Unis sont par exemple le pilier fondamental de la coopération interrégionale. Sous leur impulsion ont lieu les premiers rapprochements entre la CEEAC et la CEDEAO en 2011. Les deux institutions sont alors invitées à réfléchir, avec le soutien de l'Union Africaine (UA), sur les possibilités d'une collaboration. Entre aout 2011

et mars 2013, les trois institutions ont multiplié des rencontres pour construire le cadre de leur coopération. Ces moments d'échanges ont également été financés par les Etats-Unis. Une indiscretion indique que lors de ces rencontres, les Etats-Unis auraient insisté pour que seule la piraterie maritime face l'objet de débats. La Chine pour sa part refuserait que l'attention soit portée sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Dans cette perspective, on pourrait interroger la pertinence des structures mises en place et l'autonomie des Etats africains dans cette dynamique. Il est clair que dans un environnement où les Etats africains ont encore du mal à construire une vision holistique de la mer, les structures mises sur pied avec le soutien des acteurs étrangers deviennent des instruments de projection pour des puissances mues non seulement par une volonté de sécuriser leurs intérêts, mais aussi de renforcer la conquête et l'occupation du continent africain.

### **3. L'intervention étrangère dans le Golfe de Guinée : naviguer entre intérêts stratégiques et sécurité régionale**

Le Golfe de Guinée, carrefour maritime vital, est devenu un foyer d'intérêts stratégiques internationaux en raison de la montée de la piraterie maritime et des menaces à la sécurité. Les puissances majeures comme la France, les Etats-Unis, la Chine et le Royaume-Uni, ainsi que les organisations régionales et internationales, ont intensifié leur engagement pour sécuriser cette région. Cette interaction complexe des efforts entraîne souvent des initiatives se chevauchant et des rivalités stratégiques, révélant à la fois les opportunités et les défis pour parvenir à une sécurité maritime efficace dans le Golfe de Guinée.

#### ***3.1. Sécurité et influence dans le Golfe de Guinée : intérêts stratégiques et rivalités internationales***

« Région la plus dangereuse du monde » (MICA Center 2020 :14), « Royaume de la piraterie mondiale » (Fattori et al. 2021), sont quelques-uns des propos alarmistes, justifiés à grand renfort de statistiques, qui justifient la mobilisation étrangère dans le Golfe de Guinée. Les discours des différents acteurs font du Golfe de Guinée une zone névralgique, carrefour maritime important, dont la déstabilisation porterait atteinte au commerce international. D'après les acteurs de la sécurité maritime au Cameroun et en Côte-d'Ivoire, les partenaires étrangers montrent un



intérêt égal, voire supérieur, pour la sécurité dans le Golfe, car ces pays agissent en tant que transporteurs tandis que ceux du Golfe sont principalement des chargeurs. Il rejoint ainsi Mvomo Ela (2005), Awoumou (2005), Fogue Tedom (2015) et Pokam (2018) qui mettent en évidence les intérêts multiples de ces acteurs qui s'articulent autour des hydrocarbures, le contrôle des nœuds géostratégiques, la lutte contre le terrorisme et toute sorte de trafics. Au-delà de l'enjeu de la gouvernance sécuritaire, il en existe d'autres plus dissimulés, liés à la conjoncture, contraintes ou préférences des États intervenants, aux jeux d'influence entre grands acteurs de la région (GRIP, 2014 :15). Ces intérêts inavoués mais convergents, justifient la rivalité qui anime les puissances comme la France et les États-Unis dans le champ golfo-guinéen. Ces deux pays rivalisent de stratégies pour s'imposer comme acteurs majeurs de la sécurité dans le Golfe de Guinée. Leurs interventions couvrent des domaines variés comme la formation, le renforcement des capacités, l'appui logistique et la promotion de la coopération régionale. Dans ce sens, la Chine et la Grande-Bretagne sont des puissances discrètes mais non moins importantes qui agissent dans le domaine du partage d'informations, du soutien logistique et de la formation. À côté de ces acteurs majeurs, le Danemark, le Japon et le Brésil font feu de tout bois pour s'imposer. Th. Vircoulon (2021) note à cet effet que « L'Afrique est le plus parfait faire-valoir des actions pour ceux qui veulent « jouer dans la cour des grands ».

Ces puissances étatiques mènent leurs actions aux côtés des instances régionales telles que l'Union européenne (UE) et internationales comme l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Organisation des Nations Unies contre les Drogues et le Crime (ONUDC) et l'Organisation des Nations Unies (ONU) elle-même. Cette dernière est instigatrice de la dynamique qui a conduit au processus de Yaoundé. À l'appel du président béninois Boni Yayi en 2011, l'ONU a engagé, avec l'appui des États-Unis, une série de réflexions qui ont débouché sur des recommandations contenues dans deux résolutions majeures, 2018 (2011) et 2039 (2012). Ces résolutions insistent sur la nécessité de construire une stratégie régionale et globale autour de la lutte contre la piraterie maritime. Par conséquent, la CEEAC, la CEDEAO, la CGG sont invitées à définir des mécanismes pour coordonner leurs efforts. C'est dans cette dynamique que l'OMAOC est laissée en marge du processus. Cette marginalisation est intrigante dans un contexte de

construction d'une stratégie globale. Pecci (2012 : 29) souligne que pour éviter la duplication et la fragmentation des efforts, l'OMAOC, qui bénéficie du soutien de l'OMI, « *could be well placed to serve as the technical and programmatic forum in support of the three « political » organizations (ECOWAS, ECCAS and GGC) currently leading efforts* ».

### ***3.2. Rivalités stratégiques et sécurité maritime dans le Golfe de Guinée***

La question de l'imbricatio du jeu des partenaires dans la sécurité régionale est soulignée dans le rapport d'International Crisis Group (2012 : 25-26). Ce rapport met en lumière des rivalités stratégiques entre puissances qui s'illustrent par un chevauchement voire une concurrence des initiatives. A titre d'exemple, les Etats-Unis ont mis sur pied depuis 2007 un programme annuel d'envergure dénommé « Obangame Express ». Il s'agit d'un exercice multinational qui permet d'entraîner l'ensemble des marines et des centres de coordination maritime pour une meilleure coopération entre les États riverains du golfe de Guinée dans la lutte contre l'insécurité maritime. En créant des scénarios proches de la réalité, les marines riveraines du Golfe de Guinée sont appelées à réagir en intervenant de manière coordonnée pour éradiquer la menace simulée. Les marines africaines répètent les mêmes exercices dans le cadre du programme français « Grand African Nemo (GANO) ». Inversement, alors que la France a développé depuis 2013 une série d'exercices dénommés Navy's Exercise for Maritime Operations (NEMO) à destination des marines des pays du Golfe de Guinée et des centres multinationaux de coordination, les Etats-Unis ont initié de leur côté les Junction Rain. Ce chassé-croisé entre puissances s'observe dans tous les domaines d'intervention, y compris dans le cadre des systèmes d'information. Deux systèmes s'opposent dans le Golfe de Guinée : *SeaVision* d'instigation américaine et *Yaounde Architecture Regional Information System (YARIS)*, initiative européenne mais pilotée par la France. Ces systèmes se côtoient mais ne sont pas interopérables.

Cette concurrence des initiatives est très appréciée par les Etats africains. Elle constitue le moyen pour des Etats confrontés à des défis capacitaires, de bénéficier de l'expertise et des instruments adéquats pour une meilleure présence en mer. Les exercices proposés, qu'ils soient bilatéraux ou multilatéraux, participent à une mise à jour du dispositif maritime des Etats. Parallèlement, ils permettent également de connaître

le dispositif naval des Etats qui y participent. Dans la même veine, les puissances étrangères seraient animées d'une ambition inavouée de dissuader l'émergence d'une éventuelle puissance africaine qui porterait atteinte à leurs intérêts.

## **Conclusion**

L'étude de l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée révèle une complexité institutionnelle et des rivalités stratégiques qui entravent les efforts de sécurisation dans cette région névralgique. Les États côtiers, bien qu'ayant fait des progrès significatifs dans la mise en place des cadres institutionnels et des forces opérationnelles, se heurtent à des défis de coordination et des rivalités internes, comme illustré par les exemples de la Côte-d'Ivoire et du Cameroun. Par ailleurs, la coopération régionale, incarnée par l'Architecture de Yaoundé montre des limites en raison de la fragmentation des initiatives et des querelles de leadership entre les différentes organisations régionales. L'intervention étrangère, bien qu'essentielle pour renforcer les capacités locales, introduit les dynamiques concurrentielles supplémentaires qui compliquent davantage la situation. Les rivalités entre les puissances internationales, telles que les Etats-Unis et la France, illustrent la lutte pour l'influence dans cette région stratégique. Ces interventions, bien qu'ayant des impacts positifs, peuvent aussi marginaliser les initiatives locales et créer des redondances dans les efforts de sécurisation. Pour améliorer la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, il serait donc crucial de renforcer la collaboration et la coordination entre les acteurs locaux, régionaux et internationaux. Une analyse holistique et intégrée, qui tient compte des dynamiques institutionnelles et des intérêts stratégiques de chaque acteur, est nécessaire pour développer des stratégies efficaces et durables. Cela passe par la promotion d'un leadership régional fort et par l'harmonisation des initiatives de sécurité maritime, afin d'optimiser les ressources et de garantir une stabilité bénéfique pour le commerce mondial et la paix régionale.

En somme, cette étude met en lumière l'importance d'une coopération renforcée et d'une vision commune pour relever les défis de l'insécurité maritime, tout en soulignant les enjeux sociaux et utilitaires d'une sécurité maritime efficace pour les populations locales et pour le développement économique de la région.

## Références bibliographiques

- Awoumou Côte Damien Georges** (2005), « Le golfe de Guinée face aux convoitises », in *Enjeux*, n° 22, 15-20.
- Chatham House** (2013), *Maritime Security in the Gulf of Guinea*, The Royal Institute of International Affairs, London.
- Fattori Francesca et al** (2021), « Le golfe de Guinée, mer de tous les dangers et royaume de la piraterie mondiale », in *Le Monde Afrique*. [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](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).
- Fogue Tedom Alain** (2015), *Géostratégie américaine en Afrique (1993-2014)*, Paris, l'Harmattan.
- Luntumbue Michel et al** (2014), *Dynamique des réponses sécuritaires de la CEEAC à la crise centrafricaine*, Groupe de recherche et d'Information sur la Paix et la sécurité, Note N°6.
- Herpolsheimer Jens** (2018), "Transregional Conflicts and the Re-spatialization of Regions « at Sea » : the Yaoundé Process in the Gulf of Guinea", in *Comparativ*, Vol. 28, n° 6, 68-89, <https://doi.org/10.26014/j.cop.2018.06.04>.
- International Crisis Group** (2012), *Le Golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, Rapport Afrique, n°195.
- MICA Center** (2020), *Piraterie et brigandage maritimes dans le monde*, bilan annuel. [https://www.mica-center.org/download-Bilan\\_annuel\\_MICA\\_CENTER\\_2020.pdf](https://www.mica-center.org/download-Bilan_annuel_MICA_CENTER_2020.pdf).
- Mvomo Ela Wullson** (2005), « Pétrostratégie et appels d'empire dans le Golfe de Guinée », in *Enjeux*, n° 22, 7-11
- Ndong Atok Thierry** (2022), *Géostratégie maritime du Golfe de Guinée*, Paris, Publibook.
- Ntuda Ebode Joseph Vincent** (2010), « La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée », in *Piraterie et terrorisme. De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale*, dirigé par J. V. Ntuda Ebode, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique.
- Okafor-Yarwood Ifesinachi et Pigeon Maisie** (2020), *Stable Seas : Gulf of Guinea*, Technical Report. <https://www.stableseas.org/post/stable-seas-gulf-of-guinea>.

**Ombé Sébastien Thierry Régis** (2022), *La participation de la marine dans la lutte contre la piraterie maritime au Cameroun (1990-2018) : essai d'analyse historique*, mémoire de master, Département d'Histoire, Université de Yaoundé I.

**Pa Modou Mboob** (2022), *An Evaluation of the Yaoundé Architecture*, Gulf of Guinea Maritime Institute.

**Pokam Hilaire De Prince** (2018), *Le Cameroun à l'épreuve de l'insécurité maritime en Afrique centrale depuis le nouveau millénaire*, Paris, l'Harmattan.

**Tisseron, Antonin** (2023), *Lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée. L'Architecture de Yaoundé : Dix après, au milieu du gué*, Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire, Paris.

**Vircoulon Thierry** (2021), « L'Afrique, si pauvre mais courtisée par les puissances mondiales ». <https://www.letemps.ch/opinions/lafrique-pauvre-courtisee-puissances-mondiales>.