

ANALYSE GEOPOLITIQUE DE LA MOBILISATION INTERNATIONALE DANS LE GOLFE DE GUINEE : STRATEGIES, ENJEUX ET DEFIS

Nadège Ludvine TEDONGMO

Université de Dschang (Cameroun)

miklanche@yahoo.fr.

Résumé :

La France, les États-Unis, la Grande-Bretagne et la Chine sont parties prenantes de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Ces pays déploient des ressources militaires, financières et logistiques pour soutenir les États riverains dans la lutte contre l'insécurité maritime. Comment la mobilisation étrangère peut-elle être expliquée, et quels défis soulève-t-elle pour leur action dans la région ? L'examen de cette question a nécessité le recours à la double démarche géopolitique et historique. Cette approche a permis d'explorer les enjeux de l'intervention étrangère, de déchiffrer les actions mises en œuvre par ces puissances et d'examiner les défis rencontrés sur le terrain. Ce diagnostic vise à offrir une compréhension approfondie des dynamiques de pouvoir et des implications sécuritaires liées à l'engagement des grandes puissances dans cette zone maritime critique. En éclairant les motivations, les actions et les défis, cette étude contribue à une meilleure appréhension des enjeux de sécurité dans le Golfe de Guinée et de l'efficacité des réponses internationales face à une insécurité rampante.

Mots-clés : *Géopolitique, Golfe de Guinée, grandes puissances, sécurité maritime, piraterie.*

Abstract :

France, the United States, the United Kingdom, and China are major players in maritime security in the Gulf of Guinea, a region facing increasing challenges such as maritime insecurity. These powers deploy military, financial, and logistical resources to support the coastal states in their fight against these threats. How can the mobilization of great powers in the Gulf of Guinea be explained, and what challenges does it raise for their actions in the region ? The examination of this question required the use of a dual geopolitical and historical approach. This approach allowed for the exploration of the underlying issues of foreign intervention, the decoding of the actions implemented by these powers, and finally, an examination of the challenges encountered on the ground. The diagnosis aims to provide a deeper understanding of the power dynamics and security implications related to the engagement of great powers in this critical zone. By shedding light on the motivations, actions, and challenges, this study contribute to a better understanding of security issues in the Gulf of Guinea and effectiveness of international responses to the growing insecurity.

Key words : *Geopolitics, Gulf of Guinea, great powers, maritime security, piracy.*

Introduction

« Le golfe de Guinée, mer de tous les dangers et royaume de la piraterie mondiale » (F. Fattori et al, 2021) : tel est l'intitulé d'un article paru dans le journal *Le monde Afrique* le 12 décembre 2021. Cet article fait écho aux propos de l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine nationale française, qui, en préface du rapport 2020 du *Maritime Information Cooperation & Awareness* (MICA Center, 2020 : 2), qualifiait la région de « zone maritime la plus dangereuse au monde ». Ces références alarmantes font suite à la recrudescence de la violence armée en mer dans le Golfe de Guinée. Cet espace, situé entre le Sénégal et l'Angola, est rapidement devenu l'un des principaux foyers de piraterie et de brigandage maritimes dans le monde, avec une recrudescence marquée des attaques et des enlèvements. Les statistiques témoignent de cette montée en puissance : de 23 attaques en 2005, l'on est passé à 31 en 2006, 60 en 2007, 50 en 2008, 46 en 2009, 47 en 2010, 61 en 2011, 64 en 2012 et 54 en 2013 (OMI, 2005-2012). Entre 2014 et 2020, 377 attaques ont été enregistrées (ICC/IMB, 2014-20120). En parallèle, une véritable industrie du kidnapping s'est développée, les enlèvements passant de 60 en 2017 à 142 en 2020 (MICA Center, 2020 : 24). L'ampleur prise par les incursions en mer a dépassé les seules capacités de mobilisation des États riverains. Ceux-ci se sont alors tournés vers les partenaires internationaux. Les États-Unis, la France, la Chine et la Grande-Bretagne, pour ne citer que ces acteurs majeurs, se sont engagés aux côtés des gouvernements des pays du Golfe de Guinée pour combattre une violence maritime rampante. Comment la mobilisation des grandes puissances dans le Golfe de Guinée peut-elle être expliquée, et quels défis soulève-t-elle pour leur action dans la région ? L'objectif de cette contribution est d'effectuer un véritable diagnostic de la mobilisation internationale dans la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée. Il s'agit, par le biais d'une approche géopolitique et historique, d'interroger les enjeux de l'intervention étrangère dans le Golfe de Guinée, de décrypter les actions posées et, enfin, examiner les défis sur le terrain.

1. Les enjeux géopolitiques et stratégiques des grandes puissances dans le Golfe de Guinée

Situé sur la façade sud-est de l'Atlantique, l'espace maritime allant du Sénégal à l'Angola est reconnu comme disposant d'atouts essentiels pour les nations industrialisées. Au-delà du commerce et de la navigation qui s'y déroulent depuis des siècles, la région dispose d'énormes potentialités naturelles au cœur de convoitises multiples. Les différentes puissances se bousculent pour contrôler cet espace, devenu un élément de leur propre sécurité.

1.1. Le Golfe de Guinée : une zone stratégique

La sécurité des pôles de production énergétique et des routes maritimes constituent l'enjeu prioritaire de la mobilisation des puissances étrangères dans le Golfe de Guinée. Ouverte sur l'océan atlantique, la région dispose d'un corridor maritime constitué de 5707 km de côtes qui en fait une zone de prédilection économique. Ce corridor abrite de nombreux ports naturels et est largement dépourvu de détroits, ce qui facilite la navigation sous réserve des normes du droit international de la mer (Nchare Nom, 2019 : 149). Zone intermédiaire entre les deux hémisphères nord et sud, le Golfe de Guinée se trouve à la croisée des grandes routes maritimes, avec pas moins de 20 000 tonnes de marchandises transitant chaque année (A. Iraqi et al, 2021 : 10). Le trafic maritime international reliant l'Amérique, le Canada et l'Europe à l'Afrique subsaharienne, ainsi que l'Asie du Sud-Est et l'Australie, traverse cette région (Meloupou et Tameken Ngoutsop, 2012). Les routes maritimes du Golfe de Guinée acheminent 10% de la production mondiale de marchandises, 15% de pétrole et 30% de l'uranium (Salmon, 2022). Il s'agit donc d'un point nodal déterminant, un pivot géostratégique du commerce mondial (Meloupou et Tameken Ngoutsop, 2012).

Le Golfe de Guinée est riche en hydrocarbures. Avec un potentiel énergétique estimé à 100 milliards de barils, soit 10% de réserves mondiales, et 4000 milliards de m³ de réserve de gaz naturel (Salmon, 2022), la région est considérée comme un « golfe persique en puissance » (Patrick, 2007 : 29). Le Golfe de Guinée est ainsi devenu une plaque tournante de l'approvisionnement mondial en énergie, fournissant 40% des besoins énergétiques de l'Europe, 29% pour les États-Unis et 32%

pour la Chine (Vircoulon et Tournier, 2013). Ces puissances ont multiplié les investissements dans la région. En 2006, La Chine a injecté 2.6 milliards de dollars dans le secteur pétrolier nigérian, ce qui représentait son plus gros investissement en Afrique (Patrick, 2007 : 29). Les États-Unis, dont les multinationales sont particulièrement actives sur le continent, ont notamment participé à la construction du pipeline Doba-Kribi. Ces investissements sont cependant menacés par la multiplication des attaques contre les infrastructures pétrolières et les enlèvements d'étrangers.

1.2. La lutte contre les trafics en mer et l'extrémisme violent

Les trafics illicites sont protéiformes dans le Golfe de Guinée. Celui qui connaît une croissance de plus en plus marquée est le narcotraffic. En l'espace de deux décennies, Le Golfe de Guinée est devenu une plaque tournante du trafic de stupéfiants. Le volume des saisies de cocaïne en mer est un indicateur de l'importance prise par ce trafic. De 3.3 tonnes en 2017, il est passé à 5.6 tonnes en 2018 et 20 tonnes en 2019 (Salmon, 2022). Entre 2019 et 2021, 47.5 tonnes de cocaïne ont été saisies dans la seule région de l'Afrique de l'Ouest (Kowoumou, 2023). La région est un maillon essentiel du « triangle de la cocaïne » composé de l'Amérique du sud, de l'Afrique et de l'Europe. La cocaïne en provenance d'Amérique du sud est généralement transportée par le biais des bateaux-mères, puis, transbordée en mer dans des bateaux plus petits ou des pirogues pour être acheminée vers les côtes. Une nouvelle redistribution s'opère alors en direction du marché international ou pour alimenter un marché local grandissant. Le trafic de drogue constitue l'un des vecteurs de l'insécurité grandissante dans le Golfe de Guinée.

L'implication sécuritaire étrangère est également dictée par des besoins de lutte contre le terrorisme et l'extrémisme islamiste, déterminés à frapper les intérêts occidentaux partout dans le monde. La lente progression du terrorisme djihadiste qui sévit au sahel vers le Golfe de Guinée inquiète. Les États-Unis sont particulièrement préoccupés par la montée en puissance du phénomène depuis les attentats du 11 septembre 2001. Selon Éric Frécon (2007 : 171-180), depuis cette date, Les États-Unis craignent d'éventuels attentats suicides en mer. Les attaques de Dar es Salam en Tanzanie et de Nairobi au Kenya ont été autant de signaux d'alarme ayant attiré l'attention des États-Unis. La montée en puissance de Boko Haram, l'insécurité permanente dans le delta du Niger, les

ramifications métastasiées de l'État islamique dans le Grand Sahara (EIGS) font craindre la naissance d'un continuum d'insécurité terre-mer : « A terre, l'ennemi est constitué de groupes armés terroristes, tandis qu'en mer, le défi majeur est la lutte contre les trafics. Ces menaces se nourrissent l'une de l'autre. Le renforcement de leurs connexions pourrait déstabiliser la région » (Desjardins et Casaux, 2015 : 21). Pour pallier à toute imbrication des menaces, les grandes puissances ont décidé d'investir la zone.

1.3. Une volonté de positionnement

Le Golfe de Guinée est un champ de rivalités entre les grands acteurs mondiaux. En raison des potentialités susmentionnées et de sa position d'espace pivot en Afrique, la région est au centre de nombreuses convoitises. Traditionnellement sous influence française, le Golfe de Guinée se transforme peu à peu en un champ d'intérêts américains dès les années 2000. Ces derniers, qui contestent la politique de monopole menée dans la région (Michel Ludevin, 2005), ont multiplié les investissements économiques et militaires pour s'imposer. Ils sont cependant inquiets de la progression de l'influence chinoise et russe. Alors que la Chine s'appuie sur des moyens économiques pour s'implanter, la Russie met l'accent sur la coopération sécuritaire. Des accords de coopération relatifs à la fourniture d'équipements militaires et d'assistance technique ont été signés avec le Cameroun (2015), le Ghana et la Gambie (2016), la Guinée et la Sierra Leone (2018), ainsi que la RD Congo (2019). En Octobre 2019, un sommet Russie-Afrique se tient à Sotchi, sur les bords de la mer Noire, en réponse à ceux organisés par la France et la Chine. Cet activisme est perçu par les États-Unis comme une menace à leur influence dans la région. Ils accusent la Russie de chercher à influencer la sécurité et les relations commerciales des pays africains par « la coercition, la corruption et les actions clandestines ». Quant à la Chine, elle est accusée d'utiliser ces investissements pour « corrompre les élites, prendre le contrôle des industries minières et enfermer le pays dans des systèmes de dettes insupportables » (Vilboux, 2019 : 8).

Derrière ce jeu de puissance se cachent en réalité d'importants enjeux politico-diplomatiques. Comme le souligne A. Fogue Tedom (2008 : 253) :

Derrière l'enthousiasme que manifeste des puissances

étrangères..., il y'a une volonté claire de chaque gouvernement de mettre en valeur sa propre politique africaine. La contribution de chacune des puissances est envisagée comme un investissement pour lequel des dividendes économiques et politiques sont attendues.

L'implication sécuritaire de la France, de la Grande-Bretagne, des États-Unis et de la Chine ne serait, en définitive, qu'un moyen supplémentaire de bousculer des rivaux stratégiques afin de mieux contrôler un espace névralgique.

2. Les grandes puissances et la lutte contre l'insécurité maritime : approches et stratégies

Bien que souhaitée par certains Chefs d'État, une intervention directe des puissances extérieures n'est pas envisageable dans le Golfe de Guinée. Face à cette réalité, la mobilisation internationale a consisté en la mise sur pied des mécanismes d'accompagnement et de soutien aux initiatives endogènes. L'Union Européenne, les États-Unis, la Grande-Bretagne, la Chine ont orienté leur soutien vers le renforcement de l'Action de l'État en mer, l'instruction opérationnelle et la surveillance maritime ainsi que le soutien à la coopération régionale.

2.1. Le renforcement de l'Action de l'État en Mer

L'Action de l'État en Mer (AEM) désigne toutes les missions qui en mer, relèvent de l'État, à l'exception de celles de défense. Elles incluent des missions d'administration et de gestion, de police maritime et des opérations spécifiques. L'AEM, en pleine construction dans le Golfe de Guinée, bénéficie de l'expertise des puissances comme la France et les États-Unis. Ces dernières accompagnent les États dans la domestication des législations sur le droit international de la mer et le droit maritime, l'élaboration d'un code pénal de lutte contre les infractions, ainsi que la coordination des actions entre les différents ministères et services opérant en mer. Les États bénéficient des missions d'experts, des conseillers de haut niveau et des propositions d'action sur la législation et les services en charge de l'AEM. La France intervient par le biais du projet ASECMAR, un programme d'appui à la réforme du secteur de la sécurité dans le Golfe de Guinée. Le programme ASECMAR est

initialement orienté vers trois pays : le Bénin, le Togo et le Ghana. Étala sur trois ans, il vise à renforcer les capacités des forces de sécurité de ces pays afin de leur permettre d'assurer leur sécurité maritime. Ce programme sera progressivement étendu aux États de la CEDEAO et de la CEEAC.

L'armature institutionnelle en construction nécessite, pour être efficace, d'un personnel compétent et donc bien formé. Le Golfe de Guinée dispose en cela de deux centres de formation : l'École Nationale à Vocation Régionale (ENVR) de Bata et l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI), dont le siège se trouve à Abidjan. Ces centres, dont la mise en œuvre a bénéficié de l'appui financier de la France et de l'expertise de coopérants français, dispensent des enseignements sur des thématiques variées comme la réglementation internationale des espaces maritimes, la sûreté et la sécurité maritimes, la conduite des opérations de visite et de surveillance maritime ou encore la cybercriminalité dans l'industrie maritime. Ils visent aussi « l'harmonisation des procédures de surveillance entre les différents pays (et le partage) d'une vision commune sur la conduite des opérations de contrôle maritime » (Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères 2011 : 26). La formation comporte un volet pratique qui concerne l'utilisation des équipements de surveillance.

Hors du continent africain, les États-Unis soutiennent le renforcement des capacités des forces locales par le biais de *l'International Military Education and Training (IMET) program*. Cet outil essentiel dans l'approche américaine pour sécuriser le Golfe de Guinée fournit à ses partenaires locaux les compétences et les connaissances nécessaires pour relever les défis sécuritaires maritimes. La Chine offre également une plateforme de formation technique et de renforcement du droit maritime à travers l'Académie de police maritime de Ningbo, où les participants bénéficient des interventions d'enseignants spécialisés en investigation criminelle, se forment aux opérations de lutte contre la piraterie et de secours d'urgence, et visitent les agences de renforcement du droit maritime Chinois (Hang Zhou et Seibel, 2015 : 16.)

L'implication des puissances étrangères comporte un volet capacitaire qui se traduit par des cessions d'équipements et des achats de matériels au profit des marines nationales. La Chine a, dans ce cadre, octroyé des dons financiers à plusieurs États, à l'instar des 4,8 million d'euros octroyés au Bénin pour l'achat d'un navire en 2011 (Hang Zhou et Seibel,

2015 : 16). La France, quant à elle, intervient par le biais du programme « Renforcement des Capacités Africaines de Maintien de la Paix (RECAMP) ».

2.2. L'instruction opérationnelle et la surveillance maritime

L'instruction opérationnelle consiste à former les marins africains et à entretenir leurs savoir-faire pour qu'ils soient en mesure d'assurer la sûreté et la sécurité maritimes dans leur zone d'action. L'éventail des actions de formation couvre aussi bien des exercices de sécurité et des entraînements au contrôle d'un navire que des formations en mécanique, transmissions, sécurité, plongée, et la mise en œuvre de la drome. La France déploie ses actions de formation dans le cadre de l'opération *Corymbe*. Lancée en 1990, cette mission avait initialement pour objectif d'assurer la sécurité et, éventuellement l'évacuation des ressortissants français et étrangers dans une région en proie à de violents conflits. Ses missions ont évolué avec la multiplication des défis et englobent aujourd'hui, outre celles mentionnées, le soutien aux forces françaises prépositionnées à Dakar et à Libreville ainsi que la lutte contre la piraterie et le brigandage.

Cette mission organise chaque année, depuis 2013, trois à quatre exercices d'entraînements dénommés « *African Nemo* ». Parallèlement, des périodes d'instruction opérationnelle (PIO) sont organisées dans le cadre des partenariats signés entre la France et les pays du Golfe de Guinée. Depuis 2018, la France organise un exercice annuel de plus grande envergure, appelé « *Grand African Nemo (GANO)* ». Ces exercices multinationaux, qui permettent d'entraîner l'ensemble des marines et des centres de coordination maritime, visent à renforcer la 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 vont, en réaction, intervenir de manière coordonnée pour éradiquer les menaces simulées. Ces marines africaines répètent les mêmes exercices dans le cadre du programme américain « *Obangame Express* ».

Deux principaux instruments constituent le cadre de l'intervention américaine : l'*Africa Partnership Station (APS)* pour les opérations conjointes et l'*African Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP)* pour les opérations bilatérales de police en mer ou « *Junction Rain* ». Les périodes d'instruction opérationnelle sont l'occasion pour les marines

nationales de bénéficier de plateformes permettant une connaissance opérationnelle de la zone à sécuriser. Plusieurs navires étrangers participent ainsi aux exercices. Ce fut le cas en 2007 avec le navire américain l'USS fort Mc Henry, en 2012 avec la participation du HMS Dauntless et le HMS Rover, deux navires de la Royal Navy (Nautilus international, 2014). La France maintient depuis presque 30 ans une présence permanente dans les eaux du Golfe de Guinée par le biais de l'opération Corymbe.

Outre les exercices pratiques, les États-Unis contribuent également à l'amélioration des capacités de surveillance des marines africaines par la mise sur pied du système RMAC (Capacité Régionale de Connaissance Maritime), qui consiste à installer un système radar le long des côtes africaines. Ce système permet aux marines africaines de localiser, identifier et obtenir des informations sur les bateaux circulant dans ces espaces maritimes. Le gouvernement britannique a, quant à lui, œuvré à la création d'un centre d'échange d'informations sur le commerce maritime (MTISC). Ce centre a pour principal objectif « de mettre à disposition des systèmes de partage d'informations efficaces et sécurisées pour coordonner les mesures de lutte contre la piraterie et réduire la dépendance des compagnies à l'égard des marines et des systèmes de sécurité nationaux en déliquescence » (Ukeje et Mvomo Ela, 2013 : 31). Les États du Golfe de Guinée peuvent également compter sur l'appui des structures techniques comme le Maritime Information Cooperation & awareness Center (MICA Center) qui, à travers sa cellule « Golfe de Guinée », assure le suivi et le traitement des actes de piraterie et de brigandage dans la région. Cette cellule fonctionne en partenariat avec le *Maritime Domain Awareness for Trade-Gulf of Guinea (MDAT-GoG)*.

2.3. Le soutien à la coopération régionale

Le volet coopération est marqué par le soutien des grandes puissances aux résolutions de la rencontre de Yaoundé, tenue en 2013. Organisé dans le but d'opérer une mutualisation des forces et une meilleure coordination des actions, ce sommet a débouché sur des prises de décisions importantes, notamment la mise en place d'un Centre interrégional de coordination (CIC), devenu opérationnel en septembre 2014. La France et l'Union Européenne sont partenaires de ce centre. La France a soutenu la mise sur pied du Centre Interrégional de Coordination (CIC) par l'envoi d'un spécialiste de l'AEM pour aider à la

rédaction des textes fondateurs. Dans le même cadre, la France en coopération avec l'AFRICOM, a financé les voyages et séjours des différents interlocuteurs africains, cela à la suite de la rencontre de Yaoundé. Son action se décline également au niveau régional et dans ce champ, elle encourage activement la CEDEAO à la mise sur pied du CRESMAO en gestation.

La participation américaine et française à la coopération régionale s'est également matérialisée par l'organisation de conférences sur la sécurité maritime. Ces conférences, tenues respectivement en 2004, 2006, 2010 et 2011 pour les États-Unis et 2015 pour la France, ont constitué des moments d'échanges, de débats, et de partage d'expériences et de bonnes pratiques. Les représentants des différents États du Golfe de Guinée se sont réunis pour discuter des questions de sûreté et de sécurité maritimes, établir un consensus sur les menaces et les plans d'actions, et promouvoir une collaboration régionale et une coordination des différentes initiatives. Au cours de ces conférences, il était également question de la nature de l'assistance fournie par les États-Unis.

L'Union Européenne finance plusieurs programmes de soutien aux organisations régionales. Dans le cadre de l'Architecture de Yaoundé, elle a financé la mise en place de la plateforme *Yaoundé Architecture Regional Information System (YARIS)* mise en œuvre par la France. Expérimenté depuis 2020, cette plateforme est un outil numérique visant à renforcer la coordination des efforts de surveillance maritime entre les États de la région. Elle a permis de connecter plus de 90% des 27 centres maritimes de l'architecture de Yaoundé. Cependant, YARIS est souvent vu comme concurrent de la plateforme américaine *SeaVision*, un autre système de surveillance maritime qui permet aux pays partenaires de suivre les mouvements de navires à travers des systèmes radars et de satellite. Bien que les deux systèmes soient destinés à renforcer la sécurité maritime, il y'a actuellement une absence d'interopérabilité entre eux, ce qui pose un défi majeur pour une coopération internationale pleinement efficace dans la région. Des efforts sont en cours pour remédier à ce manque de communication entre les deux systèmes.

Outre YARIS, l'Union Européenne finance d'autres programmes axés sur la sécurité maritime, notamment le *Support to West Africa Integrated Maritime Security (SWAIMS)* et le *Programme to Support Maritime Security in West and central Africa (PASSMAR)*. Ces deux programmes d'appui à

l'Architecture de Yaoundé mettent l'accent sur la modernisation des infrastructures maritimes, la formation des forces navales et la fourniture d'équipements techniques. Grâce à PASSMAR, plusieurs pays côtiers d'Afrique de l'Ouest, comme la Côte-d'Ivoire et le Togo, ont bénéficié de nouvelles installations portuaires sécurisées, avec des radars de surveillance côtière et des salles de contrôle pour coordonner les opérations navales. D'autres programmes comme la *Western and Central Africa Port Security (WeCAPS)* et le *Seaport Cooperation Project (SEACOP)* visent spécifiquement à renforcer la sécurité portuaire.

3. Défis structurels et stratégiques de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée

Malgré les efforts déployés, de nombreux défis entravent encore la volonté d'une sécurisation réussie des eaux du Golfe de Guinée. Si les questions de coordination, de financement et de durabilité des actions sont régulièrement évoquées, les défaillances propres aux États du Golfe de Guinée constituent les défis majeurs.

3.1. Faiblesses institutionnelles et enjeux de gouvernance maritime

L'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée est étroitement liée aux faiblesses institutionnelles et aux problèmes de gouvernance des États côtiers. Ces pays, bien qu'étant en première ligne dans la lutte contre la piraterie, la pêche illégale et les trafics, sont souvent confrontés à des obstacles internes qui compromettent leur capacité à répondre efficacement aux menaces maritimes. Les grandes puissances, en offrant leur assistance, se heurtent à ces problématiques, ce qui limite l'impact des mesures mises en place.

L'une des difficultés persistantes rencontrées sur le terrain est la qualification des infractions maritimes. L'office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (2021 : 76) révèle de qu'entre 2018 et 2019, 35 personnes ont été arrêtées au Nigéria pour des actes de piraterie ou tentatives de piraterie. L'enquête a été confiée à la Commission des Crimes Économiques et Financiers (EFCC) pour investigations. En l'absence d'un cadre juridique qualifiant les crimes de piraterie, ces actes ont été requalifiés en trafic illégal de produits pétroliers. Face à cette défaillance, le Nigéria a adopté en 2019 la *Suppression of Piracy and other*

Maritime Offences (SOPMO) Act, qui encadre la notion de piraterie. Bien que cela marque une avancée, son incidence est limitée en raison de la corruption qui gangrène le pays, et des connexions politiques de la piraterie. L'office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime dénonce également une absence d'enquête contre les investisseurs, qui, par le biais de leur soutien financier et logistique, entretiennent le cycle de la violence en mer.

Le système judiciaire maritime de certains États du Golfe de Guinée demeure à ce jour obsolète et ne permet pas une répression efficace des infractions maritimes. À titre d'exemple, l'opération *Junction Rain* de 2018, menée conjointement par les équipes de police américaines et leurs homologues ivoiriens, a connu d'énormes succès opérationnels. Cependant, en raison des lois maritimes inappropriées en Côte-d'Ivoire, les poursuites judiciaires se sont soldées par des amendes considérablement inférieures aux dommages supposés (Sanogo, 2021). En plus de ces faibles condamnations, on observe la libération fréquente des pirates arrêtées ainsi que l'absence d'un texte encadrant le transfert de pirates entre les États ou entre ces États et les partenaires extérieurs.

3.2. Souveraineté et ingérences néocoloniales dans le Golfe de Guinée

Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, les grandes puissances doivent concilier leurs efforts de sécurisation avec le respect de la souveraineté des États côtiers. Toute action perçue comme une ingérence extérieure peut entraîner des tensions diplomatiques, comme ce fut le cas en 2021. Max Williams (2024) rapporte ainsi que lors d'une opération de patrouille au large des côtes du Nigéria en novembre 2021, la frégate danoise HDMS Esbern Snare a confronté un skiff pirate, provoquant la mort de cinq individus et l'arrestation de quatre autres. Cependant, en l'absence de procédures judiciaires permettant de remettre ces individus aux autorités nigérianes, la marine danoise a laissé trois des pirates dériver sur un canot pneumatique, tandis qu'un nigérian blessé a été transféré au Danemark, où il fut jugé et reconnu coupable sans être condamné. Cet incident a suscité une réaction vive au Nigéria, qui a envisagé de poursuivre les forces danoises pour leurs actions contre ses ressortissants (Ritzau, 2024).

Cette affaire illustre les défis du maintien de l'ordre dans les eaux extracôtières, tant pour les gouvernements locaux, qui peinent à préserver leur souveraineté, que pour les puissances étrangères qui cherchent à sécuriser les voies maritimes pour le commerce, sans toujours s'assurer du soutien politique local nécessaire. Cette situation rappelle ce que Kwame Nkrumah (1965) et bien d'autres auteurs ont qualifié de « néocolonialisme masqué », où les interventions étrangères, sous le couvert de la lutte contre l'insécurité, réactivent les dynamiques de contrôle rappelant l'époque coloniale. Mamadou Alpha Diallo (2019 :42) note d'ailleurs une curieuse coïncidence entre l'émergence des menaces maritimes en Afrique et la volonté des puissances occidentales de restructurer le régionalisme sécuritaire africain à leur avantage. En écho, Thierry Ndong (2022 : 42) observe que ces interventions étrangères s'inscrivent dans une « logique de reconquête et de repositionnement sur l'échiquier africain », en rappelant que les bases militaires et accords économiques permettent aux puissances extérieures de maintenir une emprise sur les ressources et les routes stratégiques de la région.

Cette vision est soutenue par d'autres analystes, à l'instar de Cyril Obi et Sari Aas Rustad (2011), qui soulignent que cette dynamique n'est pas sans rappeler les interventions coloniales justifiées par la protection des intérêts économiques et sécuritaires. Bien que ces interventions visent à stabiliser la région, elles suscitent des critiques pour leur impact sur la souveraineté locale, illustrant le difficile équilibre entre assistance sécuritaire et ingérence néocoloniale.

3.3. Défis d'une approche inclusive face à l'insécurité maritime

L'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée affecte profondément les populations locales, principalement dépendantes des ressources marines pour leur subsistance. La piraterie, la pêche illégale, et la criminalité maritime perturbent les activités de pêche, entraînant une raréfaction des stocks de poissons, qui aggrave la pauvreté et l'insécurité alimentaire dans cette région. Dans une étude sur les impacts de la pêche illégale, Agnew et al. (2009) estiment que l'exploitation massive des ressources halieutiques par des navires étrangers réduit considérablement les stocks de poissons accessibles aux pêcheurs artisanaux. Cette perte affecte non seulement les revenus locaux, mais limite également l'accès à une source cruciale de protéines pour les communautés côtières.

De plus, la dégradation des écosystèmes marins due aux pratiques destructrices intensifie l'impact environnemental, menaçant à long terme la sécurité économique et alimentaire des habitants de la région. L'absence d'une gouvernance robuste de la part des États côtiers, souvent minée par la corruption et le manque de ressources, laisse ces communautés vulnérables face aux violences et aux activités criminelles. Le sentiment d'abandon qui prévaut pousse parfois des jeunes marginalisés vers des activités illégales, nourrissant un cycle de pauvreté et de criminalité (Bueger, 2015).

Une approche plus inclusive, impliquant les populations locales dans la surveillance et la gestion des ressources maritimes, pourrait renforcer leur résilience face à ces menaces. Comme l'indique Fabinyi et al (2015), la participation communautaire dans la gestion des ressources naturelles non seulement valorise le savoir local, mais favorise aussi un sentiment de responsabilité partagée. Une telle approche contribuerait à une sécurité maritime durable, en établissant un équilibre entre la protection des voies commerciales et le soutien au développement local.

Conclusion

La mobilisation des grandes puissances dans le Golfe de Guinée, face aux défis croissants de la piraterie et de l'insécurité maritime, révèle une convergence d'intérêts géopolitiques, sécuritaires et économiques. Les interventions extérieures traduisent une volonté de protéger les routes commerciales internationales et les investissements, tout en répondant aux menaces que représentent les trafics illicites, la criminalité transnationale et l'extrémisme violent. Cette dynamique pose cependant des enjeux de souveraineté, certains redoutant une forme d'ingérence qui pourrait affaiblir les capacités de gouvernance locale. L'étude montre que les efforts des puissances étrangères, bien que stratégiques, doivent être repensés pour répondre davantage aux réalités et aux besoins des États riverains et des populations locales. Une sécurité maritime durable ne saurait être atteinte sans un renforcement institutionnel au niveau local, une coopération régionale accrue, ainsi qu'une approche inclusive intégrant les communautés côtières, qui subissent les premières les conséquences de l'insécurité. La portée sociale de cette analyse réside donc dans la mise en lumière d'une approche qui, au-delà des solutions militaires et des interventions extérieures, privilégie le développement

d'une gouvernance maritime régionale robuste et l'autonomisation des États du Golfe de Guinée dans leur lutte contre les menaces maritimes.

Références bibliographiques

Agnew J. David et al. (2009), « Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing » in *PLoS ONE*, 4(2) : e4570. Doi : 10.1371/journal.pone.0004570.

Bueger Christian (2015), « What is Maritime Security ? » in *Marine Policy*, 53, 159-164.

Desjardins Charles et Casaux Thomas (2015), « Golfe de Guinée. L'union fait la force » in *Cols Bleus*, n° 3062.

Fabinyi Michael et al. (2015), « Social-ecological systems, social diversity, and power : insights from anthropology and political ecology », in *Ecology and Society* 19 (4) : 28, <http://dx.doi.org/10.5751/ES-07029-190428>.

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.

Fogue Tedom Alain (2008), *Enjeux géostratégiques et conflits politiques en Afrique noire*, Paris, L'Harmattan.

Frécon Éric (2007), *La réaction des états est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre Froide*, Thèse de doctorat en science politique, Institut d'Études Politiques de Paris.

Hang Zhou et Seibel Katharina (2015), "Maritime insecurity in the Gulf of Guinea: A greater role for China?" in *China Brief*, volume15 issue:1, <https://www.refworld.org/docid/54b641484.html>.

ICC/International Maritime Bureau, *Piracy and armed Robbery Against Ships*, Annual Report, 2014-2020.

International Maritime Organisation (OMI), Piracy reports 2005-2012.

Iraqi Ahmed et al (2021), *Enjeux de la piraterie en Afrique*, École de Guerre Économique, Campus de Rabat.

Kowoulou isidore (2023), « Le top 10 des saisies de drogue en Afrique de l'Ouest » in *BBC Afrique*, <https://www.bbc.com/afrique/articles/cpwp776w6zeo.amp>.

Kwame Nkrumah (1965), *Néocolonialisme : dernier stade de l'impérialisme*, Paris, Présence africaine.

Ludevin Michel (2011), « Washington : d'un golfe à l'autre », in *Outre-Terre* 2005/2, p. 5-85, <https://doi.org/10.3917/oute.011.0075>.

Mamadou Alpha Diallo (2019), "The Impact of Neo-Colonial Security Frameworks in the South Atlantic : The Case of French Presence in Western Africa" in *Maritime Security Challenges in the South Atlantic*, dirigé par **E. Duarte et M. C. de Barros**, London, **Palgrave Macmillan**.

Meloupou Jean-Pierre et Tameken Ngoutsop Moïse (2012), « Piraterie et mécanismes psychosociologiques de défense dans le golfe de Guinée » in *SociologieS* [en ligne], <http://journals.openedition.org/sociologies/revues.org/4155>.

Ministère des affaires étrangères européennes (2011), « Les projets « sécurité maritime » de la DSCD », *Partenaires Sécurité Défense*, n°267. Nautilus International, "The Royal Navy's Response to Maritime Security concerns off West Africa", <https://www.nautilusont.org/atwork/pages/RoyalFleetAuxiliary.aspx>.

Nchare Nom Théophile Mirabeau (2016), « Le golfe de Guinée face aux enjeux des nouvelles routes maritimes » in *Nouvelles routes maritimes. Origines, évolutions et perspectives*, dirigé par O. Delfour-Samama et al, Paris, éditions A. Pedone.

Ndong Atok Thierry (2022), *Géostratégie maritime du Golfe de Guinée*, Paris, Publibook

Obi Cyril et Rustad Sari Aas (2011), *Oil and Insurgency in the Niger Delta : Managing the Complex Politics of Petro-Violence*, Londres : Zed Books.

Paterson J. Patrick (2007), « Maritime security in the Gulf of Guinea » in *Joint Force Quarterly*, issue 45, 2nd quarter.

Ritzau (2022), « Nigeria wants to prosecute Danish soldiers in pirate case », shippingwatch.com, consulté le 10 octobre 2024.

Salmon Loïc (2022), « Afrique : golfe de Guinée, zone de coopération stratégique », <https://croixdeguerre-valeurmilitaire.fr/2022/02/02/afrique-golfe-de-guinee-zone-de-cooperation-strategique>.

Sanogo Choilio (2021), « How Can USAFRICOM Support its West-African Partners to enhance the Maritime Security in that Region? », in *FAOA Journal of International Affairs*, <https://faoajournal.substack.com/p/how-can-usafricom-support-its->

