

*Fiche de l'Irsem n°31*

**Les perspectives d'organisation du contrôle de l'espace  
maritime des États du golfe de Guinée**

Oswald PADONOU

Pour citer ce document :

Oswald PADONOU,

“ Les perspectives d'organisation du  
contrôle de l'espace maritime des États  
du golfe de Guinée ”

*Fiche de l'IRSEM n°31*, 2013, 6 pages

[www.defense.gouv.fr/irsem](http://www.defense.gouv.fr/irsem)

« Les larmes des souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée »,  
Cardinal-Duc de Richelieu

En 2011, alors que l'opération européenne *Atalante* et la surveillance effectuée par les forces navales notamment américaine, russe, indienne, iranienne contribuaient avec une certaine efficacité à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de brigandage au large des côtes somaliennes et plus généralement dans le golfe d'Aden, le golfe de Guinée<sup>a</sup> enregistrait une importante hausse des actes de piraterie.

Depuis, plusieurs initiatives ont été prises par les États et les organisations pour parer à la vulnérabilité de cet espace maritime stratégique. Son contrôle effectif a été amorcé par les États qui y exercent leur souveraineté. La déclinaison à l'échelle nationale, régionale et continentale de l'organisation à mettre en place reste sous l'influence de plusieurs modèles concurrents.

Les États du golfe de Guinée ont manifesté un certain désintérêt pour le contrôle de l'espace maritime. Ainsi, l'incohérence de la démarche et des structures multiples et multiformes envisagées risque de replonger le golfe dans les profondeurs de la criminalité transfrontalière organisée, ou plus vraisemblablement, de le laisser aux seules mains des puissances étrangères.

### **Un espace maritime en proie à diverses menaces**

Les États de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale, qui constituent les hinterlands du golfe de Guinée, sont depuis plusieurs années ravagés par des crises et des conflits. Leurs priorités économiques et sociales leur ont fait oublier la nécessité de contrôler efficacement leur espace maritime, pourtant vital pour leurs économies respectives.

Faute d'État en mer, les réseaux criminels ont étendu leurs tentacules en connectant la mer à la terre. Piraterie, trafics d'hydrocarbures, de drogues, d'armes, mais aussi pollution des eaux et pêche illégale y ont cours. Le Bénin par exemple, n'a connu en 2010 aucune attaque dans ses eaux alors que 22 ont été enregistrées en 2011. Suite à l'achat et à la mise en service de trois patrouilleurs de type FPB 98 MKI, seuls deux actes ont été répertoriés en 2012, à 60 nautiques du port de Cotonou. La donne reste inchangée au Nigéria avec une légère progression des actes de piraterie (de 25 en 2011 à 27 en 2012), tandis qu'au Togo les attaques ont triplé sur la même période (de 6 en 2011 à 18 en 2012). La Côte d'Ivoire, relativement épargnée jusque-là (les attaques n'étant pas toujours signalées par les armateurs pour ne pas renchérir les coûts d'assurance), a également été affectée par le fléau. Le premier acte de piraterie commis dans ses eaux en 2012 a été signalé au Bureau maritime international<sup>2</sup>.

Avec l'accalmie observée dans certains pays, on pourrait croire que la menace a disparu alors qu'en plus d'être présente, elle croît. Les organisations criminelles, qui planifient et exécutent ces actes, s'adaptent aux moyens mobilisés par les États, les organisations internationales et les compagnies maritimes. La menace qui se renouvelle ainsi, va au-delà de la dimension strictement sécuritaire. Au Bénin, comme

---

a- Compte-tenu de la difficulté à délimiter le golfe de Guinée, nous avons opté pour la solution la plus inclusive en couvrant l'espace Atlantique, du Sénégal à l'Angola, avec une insistance particulière sur l'Afrique de l'Ouest qui relève de notre domaine d'expertise.

dans d'autres pays de la région, l'activité portuaire est génératrice de près de 80% des recettes de l'État. Au troisième trimestre 2011, la baisse de 70% du trafic consécutive à la dangerosité de l'espace maritime béninois, a engendré 28% de pertes de recettes.

Références :

2- RIOLS, Alexis « Piraterie et brigandage dans le golfe de Guinée », *Centre d'études supérieures de la Marine*, 2010.

<http://cesm.marine.defense.gouv.fr/content/download/3929/55524/file/Piraterie%20et%20briganda ge%20dans%20le%20golfe%20de%20Guin%C3%A9e.pdf>

**Des initiatives diplomatiques et militaires**

Le Conseil de sécurité des Nations unies, saisi par le Bénin en 2011, s'est mobilisé et a successivement adopté une déclaration le 30 août 2011, une première résolution 2018 le 31 octobre 2011 et une deuxième 2039 le 29 février 2012. Ces différents textes exhortent les États du golfe de Guinée à se donner les moyens de sécuriser indépendamment leur littoral, et encourage également les partenaires internationaux à leur fournir un appui. Ils appellent à la définition d'une stratégie régionale de sécurité maritime, à l'intensification des échanges d'informations et à une coordination plus renforcée des différentes initiatives. Ainsi, un mémorandum d'entente sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest a-t-il été conclu entre la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée (CGC) au cours de la réunion ministérielle de Cotonou, en mars 2013.

Outre l'activité diplomatique, les États de la région ont accru leur présence en mer. Le Nigéria et le Ghana disposent des plus importantes flottes de la région et intensifient leurs patrouilles. Le Bénin a développé sa flotte qui compte désormais 5 patrouilleurs, dont un offert par la Chine. Le Togo s'est vu offrir deux patrouilleurs par les États-Unis en 2010 et en a commandé deux autres de type RPB 33, qui seront livrés en 2014. Le Sénégal s'apprête à réceptionner un patrouilleur de même type.

La coopération militaire avec les puissances étrangères s'intensifie. Deux acteurs sont plus particulièrement présents : les États-Unis et la France. Les premiers dans le cadre d'*Africa Partnership Station (APS)*<sup>3</sup> et les seconds dans le cadre de la mission *Corymbe*<sup>4</sup>.

A ces différentes initiatives, s'ajoute celle à caractère civil de l'Union européenne : le projet *CRIMGO*<sup>5</sup> (routes maritimes critiques dans le golfe de Guinée). L'engouement manifesté par ces différents acteurs est le reflet des intérêts stratégiques qu'ils entendent préserver ou consolider.

Références:

3- PLOCH, Lauren, « Africa command: U.S. strategic interests and the role of the U.S. military in Africa », *Congressional research service*, 2010. <http://fpc.state.gov/documents/organization/152602.pdf>

4- HAFSAOUI, Habiba, « Puissance navale et choix politiques : la mission *Corymbe* », *Centre d'études supérieures de la Marine française*, non daté.

<http://cesm.marine.defense.gouv.fr/content/download/4046/56381/file/CESM%20-%20La%20mission%20Corymbe.pdf>

5- COMMISSION EUROPEENNE, « « CRIMGO » : à l'assaut des pirates de l'ouest-africain », *Compilation d'articles de presse*, Bruxelles, février 2013.

### Des enjeux stratégiques

Le golfe de Guinée recèle des ressources énergétiques notamment en pétrole et en gaz. Il produit 5 des 9 millions de barils extraits quotidiennement d'Afrique subsaharienne. Depuis 2002, à la suite des attentats de 2001, il a été érigé en zone d'intérêt vital par l'administration américaine<sup>6</sup> afin de diversifier ses sources d'approvisionnements et de réduire sa dépendance vis-à-vis du Moyen-Orient. Pour l'Europe, la région représente 13 % de ses importations de pétrole et 6 % de celles de gaz. La Chine, le Brésil, l'Inde et d'autres puissances émergentes sont également acquéreurs du produit brut, tout en consentant de lourds investissements dans la région<sup>7</sup>.

En plus d'être un point névralgique de production énergétique, le golfe de Guinée et son hinterland constituent des marchés de biens de consommation, ainsi qu'un espace où transitent d'importantes quantités de marchandises et où la garantie de la liberté de circulation des navires est primordiale. Ceci explique l'implantation à Sao Tomé-et-Principe d'un centre régional de surveillance maritime (*Regional Maritime Awareness Center*) doté d'un système sophistiqué de radars de surveillance et d'un système d'échange d'informations par l'*US Navy*.

La France, outre sa présence militaire dans la région, grâce à ses bases et à son réseau de coopérants, a appuyé la création de l'École navale à vocation régionale de Bata, en Guinée équatoriale. Il s'agit d'un centre d'instruction appelé à devenir la grande Académie de la mer dans le golfe de Guinée.

6- ABRAMOVICI, Pierre, « Activisme militaire de Washington en Afrique », *Le Monde diplomatique*, juillet 2004. <http://www.monde-diplomatique.fr/2004/07/ABRAMOVICI/11376>

7- AWOUMOU, Côme Damien Georges, « *Le golfe de Guinée face aux convoitises* », CODESRIA, Yaoundé, 2005. <http://www.codesria.org/IMG/pdf/awoumou.pdf>

### Les modèles en discussion

Plusieurs modèles d'organisation du contrôle de l'espace maritime émergent dans les pays du golfe de Guinée. Entre autres, l'action de l'État en mer<sup>8</sup> sur le modèle français. Elle associe d'une part, la coordination des différentes administrations intervenant en mer et d'autre part, les fonctions de police en mer, soit la politique maritime intégrée qui promeut l'interdépendance des secteurs et des activités humaines axés sur la mer.

Ces modèles, proches les uns des autres, sont déclinés dans des documents de stratégie régionale et nationale de sécurité maritime en préparation dans les différents pays. Au Bénin, la mise en place d'une autorité pour la coordination des interventions de police en mer est suggérée. Le Togo sans s'investir dans l'élaboration d'un tel document, en attendant la validation d'une stratégie régionale, envisage la mise en place d'une unité de gendarmerie maritime, tandis que la Guinée a déjà franchi le cap. Le gouvernement de la République de Guinée a créé, par décret du 18 juin 2012, la première préfecture maritime francophone d'Afrique de l'Ouest confiée à un officier général, l'Amiral Lansana Touré

investi du pouvoir de police en mer. A ce titre, elle « veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales [et] a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer ».

Avant la progression fulgurante de la piraterie et des autres infractions en mer, le Sénégal avait anticipé cette menace en se dotant, par décret 2006-322 du 7 avril 2006, de la Haute autorité chargée de la coordination de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR), une structure administrative autonome à vocation opérationnelle, rattachée au Premier ministre et placée sous la tutelle technique du Ministère des Forces armées du Sénégal.

La Côte d'Ivoire, qui prend conscience de sa vulnérabilité, envisage de mettre en place une organisation et des structures capables d'assurer la présence de l'État en mer. La double compétence de l'autorité nationale n'est cependant pas souhaitée par certains acteurs ivoiriens, qui soutiennent la séparation des fonctions de coordination et de police en mer pour plus d'efficacité, en raison notamment de la longueur de la façade maritime du pays<sup>b</sup>. Assurant la présidence de la CEDEAO depuis 2012, la Côte d'Ivoire entend également donner une impulsion à la dimension régionale de la sécurité maritime, garante de la cohérence, de la continuité, de la durabilité et de l'efficacité des différentes initiatives.

Outre le cadre institutionnel voire le cadre juridique et le modèle opérationnel, les moyens de surveillance à mobiliser font encore l'objet de quelques débats. En complément ou en substitution des patrouilleurs, dont l'acquisition<sup>c</sup> et l'entretien ne sont pas toujours à la portée de certains États, des experts proposent la mise en œuvre d'une composante de troisième dimension avec des ULM<sup>d</sup> éventuellement armés, plus conformes aux capacités financières de maintenance des pays qui vont les acquérir.

8- ADAM, Patricia et VITTEL, Philippe, « L'action de l'État en mer », *Rapport d'information n° 4327 de la Commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale française*, Paris, 2012. <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i4327.asp>

### **La dimension régionale**

Plusieurs rencontres se sont succédé ces deux dernières années dans le but d'affiner une stratégie maritime intégrée au niveau de la CEDEAO. Cette dernière paraissait en retard face aux avancées notées en Afrique centrale où certains États membres de la CEEAC ont rapidement, dans le cadre de la Commission du golfe de Guinée, pris la mesure de l'importance de la coopération interétatique pour la sécurisation de leur espace maritime.

Au sommet de Yaoundé en juin 2013, les rencontres préparatoires sur la sécurité et la sûreté maritime dans le golfe de Guinée ont, entre autres, permis d'adopter un projet de code de conduite concernant la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Ce document, une fois adopté, ouvrira la voie à l'élaboration de législations nationales là où elles n'existent pas, à leur renforcement là où elles sont insuffisantes et enfin à leur harmonisation au niveau régional.

Au niveau de l'Union africaine, le Conseil exécutif a adopté en décembre 2012, une stratégie africaine intégrée<sup>9</sup> pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (*2050 AIM-strategy*), assortie d'un plan d'action de

b- 550 kilomètres, soit la façade maritime la deuxième plus longue de l'espace francophone d'Afrique de l'Ouest après le Sénégal.

c - 5 milliards CFA pour chaque patrouilleur acquis par le Bénin.

d- Ultralégers motorisés : petits avions pouvant patrouiller sur l'espace maritime.

mise en œuvre affichant l'ambition d'articuler une vision à long terme et à plusieurs niveaux. Ceci, en vue de relever les défis sécuritaires et de saisir les opportunités économiques offertes par l'exploitation de l'espace maritime, en se focalisant sur la création de richesses grâce à la gestion durable des mers et des océans bordant l'Afrique. Il s'agit donc de soutenir le développement des synergies intersectorielles nécessaires à la mise en œuvre harmonieuse de l'ensemble des politiques relatives à la mer (sécurité, transport, environnement, pêche, recherche, etc.).

Mais au-delà de ces défis, la collaboration entre militaires et civils reste l'option la plus pertinente pour contribuer à une amélioration effective de la sécurité et de la sûreté dans l'espace maritime du golfe de Guinée. Cette approche éludée dans les différents documents est pourtant au quotidien, un frein à l'application intégrale desdits documents, d'autant que certaines armées dans la région ne perçoivent pas la pertinence de l'usage des moyens et des capacités militaires à des fins civiles. Seuls le décloisonnement des structures et des espaces, la mutualisation des moyens ainsi que la satisfaction des besoins socio-économiques des populations riveraines peuvent offrir des chances de succès à la bataille pour la sûreté des eaux, et présager un véritable renouveau maritime dans la région.

Référence :

9- LUNTUMBUE, Michel, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? », *note d'analyse du Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité*, Bruxelles, décembre 2012.

[http://grip.org/sites/grip.org/files/NOTES\\_ANALYSE/2012/na\\_2012-12-31\\_fr\\_m-luntumbue\\_3.pdf](http://grip.org/sites/grip.org/files/NOTES_ANALYSE/2012/na_2012-12-31_fr_m-luntumbue_3.pdf)

### Références générales :

- CRISIS GROUP, « Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque », *Rapport Afrique n°195, Dakar, Nairobi*, Bruxelles, 12 décembre 2012. <http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/central-africa/195-le-golfe-de-guinee-la-nouvelle-zone-a-haut-risque.pdf>

- MELOUPOU, Jean-Pierre et TAMEKEN NGOUTSOP, Moïse, « Piraterie et mécanismes psychologiques de défense dans le golfe de Guinée », *Revue SociologieS*, 2012. <http://sociologies.revues.org/4155>

- UNODC, « Criminalité transnationale organisée en Afrique de l'Ouest : une évaluation des menaces », *Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, Vienne*, 2013. [http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West\\_Africa\\_TOCTA\\_2013\\_FR.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_FR.pdf)

- EUROPOLITIQUE, « Politique maritime intégrée : où en est on ? », *supplément au n° 3981*, Bruxelles, mai 2010. [http://www.europolitique.info/pdf/gratuit\\_fr/supp\\_3981-fr.pdf](http://www.europolitique.info/pdf/gratuit_fr/supp_3981-fr.pdf)

- SGMER, « Livre bleu - Stratégie nationale pour la mer et les océans », *Secrétariat général de la mer*, Paris, décembre 2009. [http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2009-12-08\\_-\\_Livre\\_bleu.pdf](http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2009-12-08_-_Livre_bleu.pdf)

- N'DUTUMU, Samuel Sylvain, « Géopolitique maritime du golfe de Guinée au XXI<sup>ème</sup> siècle », *L'Harmattan*, Cameroun, 2013.