

Dr Virginie SALIOU

COVID-19 : **un *game changer* de la sécurité des espaces maritimes dans le golfe de Guinée ?**

Les propos présentés dans cette étude n'engagent que l'auteur.



SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I. État des lieux de la prise en compte de l'insécurité maritime par les États d'Afrique de l'Ouest et Centrale	12
1. État des lieux des engagements politiques	12
A. L'engagement politique par l'élaboration de stratégies maritimes	13
B. La réorganisation administrative : l'optimisation de l'action en mer	16
2. État des engagements nationaux en vue d'améliorer les capacités d'action en mer	17
A. Les moyens militaires nationaux : des moyens faibles et disparates malgré l'existence de marines « capables »	18
B. Le recours aux prestataires extérieurs privés : une optimisation des moyens nationaux ?	21
II. Espaces maritimes africains et hydrocarbures : plongée au cœur de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée	24
1. Développements des exploitations offshore et de l'insécurité dans le golfe de Guinée	24
A. Un établissement des délimitations maritimes guidé par les découvertes offshore	25
B. L'insécurité, accélérateur du développement des hydrocarbures offshore ?	26
2. Étude des interdépendances entre production de l'or « noir et bleu » africain et insécurité maritime	29
A. Corrélations entre production d'hydrocarbures offshore et piraterie	29
B. État des lieux de la production africaine d'or noir et scénarii d'avenir	33
III. Perspectives d'évolution de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée dans le contexte du COVID	37
1. Les conséquences de la crise de la COVID-19 sur la stabilité globale	39
A. Une déstabilisation forte des pays producteurs de pétrole	39
B. Des conséquences sociétales globales génératrices de tensions	42
2. Conséquences potentielles du COVID sur l'insécurité maritime régionale	45
A. La possible diminution des engagements politiques et des financements de la lutte contre l'insécurité maritime	46
B. Une hausse des tensions avec le secteur privé ainsi que de la piraterie et du brigandage	47
CONCLUSION : Propositions d'action pour le G7 ++	48
ANNEXE 1	50
Bibliographie	51

INTRODUCTION

L'espace communément appelé golfe de Guinée renvoie à plusieurs définitions. La première, essentiellement géographique, est particulièrement limitative puisque elle restreint le golfe de Guinée au « fond » de cet espace maritime. Le « petit golfe » recouvre alors un territoire allant de la moitié des côtes ghanéennes à la moitié des côtes gabonaises, soit environ 500 000 km². Si cette localisation n'est ni celle retenue au niveau politique, ni celle retenue par notre étude, elle présente toutefois un intérêt puisque elle équivaut, peu ou prou, à l'épicentre de la piraterie et du brigandage en Afrique de l'Ouest et Centrale.

Le golfe de Guinée, pris dans son acception politique cette fois-ci, recouvre pour sa part des territoires bien plus vastes allant du Sénégal à l'Angola. La retenue de cette définition nécessite alors de prendre en compte un espace maritime dont les délimitations sont parfois encore contestées¹, mesurant environ 11.8 millions de km² en comptant la haute mer, ou 3 millions de km² -total obtenu en additionnant la superficie de tous les espaces maritimes nationaux², c'est-à-dire sans les eaux internationales. Cet ensemble représente parallèlement un linéaire côtier à protéger d'environ 9600 km³. Cette définition politique oblige également à considérer non seulement l'action de 22 États⁴ dont 19 côtiers mais aussi celles de trois organisations régionales : la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée (CGG). **Cette étude va proposer de dresser un état des lieux de la prise en compte de l'insécurité maritime au sein des 19 États côtiers, aux côtés des trois principales organisations régionales, rassemblés dans ce qui est nommé depuis 2013 le « processus de Yaoundé ».**

À l'occasion du Sommet de Yaoundé en 2013 a en effet été décidée l'instauration d'une architecture de sécurité régionale visant à lutter contre la piraterie et le brigandage dans les espaces maritimes d'Afrique de l'Ouest et Centrale. Issue de

¹ **Zone CEEAC** : L'Afrique centrale maritime, telle qu'elle est délimitée par la Commission régionale des pêches du golfe de Guinée, compte 3 598 km de côtes, intégrant une superficie de 133 807 km² de plateau continental et 1. 056. 939 km² de zone économique exclusive. **Zone CEDEAO** : Avec une superficie totale de 6,13 millions de km² et une population totale de 241,8 millions d'habitants, les pays de l'Afrique de l'Ouest bénéficient de 6.069 km de littoral maritime et de zones économiques exclusives (ZEE) couvrant 2. 016. 900 km².

² Mer territoriale + Zone économique exclusive

³ Somme obtenue en additionnant les chiffres fournis par les commissions régionales des pêches de la région.

⁴ Dans cette définition politique s'intègrent également le Mali, le Tchad et le Burkina Faso.

deux résolutions de l'ONU (2011 (2018) et 2012 (2039)⁵) cette architecture repose sur un principe fort : celui du respect de la souveraineté des États riverains. Elle s'appuie sur trois instruments clefs : 1/ une déclaration politique⁶, 2/ un code de conduite⁷ et 3/ un mémorandum d'entente entre les organisations régionales⁸. Ces États bénéficient du soutien de la communauté internationale, organisée en Groupe des Amis du golfe de Guinée⁹ - surnommé G7++ - qui, selon les résolutions de l'ONU, propose son aide en fonction des besoins exprimés par les États riverains et les organisations régionales. Contrairement à ce qui a pu être mis en place dans la corne de l'Afrique, aucune substitution sécuritaire n'est donc prévue. L'organisation de l'aide internationale s'établit dès lors majoritairement autour du renforcement des capacités locales.

Rendue visible sur la scène internationale à partir de 2011, l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée est une récurrence dans cette région du monde. La marine nationale française, présente annuellement et en permanence¹⁰ dans cet espace depuis 1990 à travers la mission Corymbe, dispose ainsi d'une recension des incidents dans la zone bien antérieure à leur apparition médiatique. L'année 2011 a toutefois constitué un pic d'alerte, conduisant à la mise en place de premières coopérations (patrouilles communes entre le Bénin-Nigéria) ou d'actions locales (succès de forces spéciales telles que les bataillons d'intervention rapide (BIR) au Cameroun¹¹). Les attaques de piraterie ont dans un premier temps sensiblement baissé¹² face à ces interventions politiques et militaires pour se stabiliser à un niveau toujours élevé autour de 80 à 90 attaques par an¹³.

L'analyse de l'insécurité maritime dans cet espace exige également de s'intéresser aux éléments de géographie maritime qui viennent influencer sur ce phénomène et donc sur les solutions à y apporter. Deux éléments nous intéressent particulièrement :

⁵ Deux résolutions successives ont été établies pour encadrer la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Il s'agit en 2011 de la résolution 2018 établissant un cadre de lutte contre les actes de piraterie commis au large des côtes du Golfe de Guinée et en 2012 de la résolution 2039 encourageant les Etats du Golfe de Guinée à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie et à créer un mécanisme multinational et transrégional contre l'insécurité maritime.

⁶https://unoca.unmissions.org/sites/default/files/old_dnn/COMMUNIQUE%20FINAL%20SOMMET%20CEEAC-CEDEAO-CGG.pdf

⁷ <https://www.prc.cm/files/8b/b9/49/032ba85a7047f8d598cee29e7943e859.pdf>

⁸ <https://www.prc.cm/files/8c/c4/d6/5b464ee8d60c9fbefd47ffd8ff5dfd32.pdf>

⁹ Composition du G7++ : aussi appelé « Groupe des amis du golfe de Guinée » (FOGG), le G7++ réunit l'Allemagne, le Canada, les États-Unis, l'Italie, le Japon, le Royaume-Uni, la France, la Belgique, le Brésil (observateur), la Corée du Sud, le Danemark, l'Espagne, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suisse, l'Union européenne, l'ONUDC et INTERPOL.

¹⁰ Plus précisément en « quasi-permanence » selon les termes militaires puisque les moments de relève du navire ne permettent pas une présence complète sur l'année, engendrant en moyenne un déficit de présence d'une quinzaine de jours.

¹¹ Le BIR « Delta » a été créé en 2009 pour lutter contre la piraterie autour de l'île de Bakassi.

¹² D'environ 160 recensées en 2011, les attaques sont tombées à une petite centaine dès 2012 pour être divisées de près de moitié en 2014.

¹³ Les données du MICA Centre (mica-center.org) permettent d'obtenir une vision précise de l'état sécuritaire de la zone.

1/ l'état des délimitations maritimes, consécutif de la convergence des côtes d'une part et 2/ la nature des trafics maritimes liée à la situation de fond d'estuaire d'autre part.

Concernant le premier point, force est de constater que les problèmes de délimitations maritimes ne sont pas réglés dans le golfe de Guinée et demeurent un potentiel d'aggravation de l'insécurité maritime. Ils sont dus à deux facteurs principaux : la convergence du tracé des lignes de bases entraînant des chevauchements de zones maritimes et l'absence historique d'intérêt politique pour ces espaces maritimes.

Une mise en perspective historique permet en effet de constater un faible intérêt politique des États riverains du golfe de Guinée pour leurs espaces maritimes avant les années 2000. Ainsi, alors que la Convention de Montego Bay de 1982 a engendré dans le monde un phénomène d'appropriation étatique des espaces maritimes jusqu'à la limite des 200 milles, les États de la sous-région¹⁴, eux, ne sont que théoriquement appropriés les espaces au-delà d'une limite des trois milles¹⁵. Les accords de délimitation maritime sont ainsi restés limités.



Aujourd'hui, pour la partie reliant le Sénégal au Sierra Leone, les accords de délimitations semblent à ce jour stabilisés même si les découvertes de gisements d'hydrocarbure offshore sont susceptibles de réactiver certaines convoitises, notamment pour la Gambie dont les eaux sont enclavées dans les eaux sous juridiction sénégalaise. Des contentieux concernant les extensions de plateau continental sont ainsi envisageables : la Gambie revendique en effet une extension de son plateau continental depuis 2009 sur une zone que pourraient également

¹⁴ L'Afrique est divisée administrativement en quatre sous-régions : l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique de l'Est, l'Afrique centrale et l'Afrique australe.

¹⁵ OGOULAT Albert-Didier, « Géostratégie et polémologie dans l'espace atlantique centre-oriental : le cas du golfe de Guinée », Institut-strategie.fr, 2005: « *La territorialisation attendue des espaces maritimes que permettait la Convention n'a pas été véritablement engagée au-delà de la zone des trois milles en Afrique et particulièrement dans le golfe de Guinée. Aussi, la donne actuelle est telle que les États de la région ne s'étant concrètement attribué aucune compétence pour dire et faire respecter leurs droits, les territoires maritimes théoriquement acquis apparaissent comme faisant virtuellement partie des États, sans jamais avoir été réellement intégrés aux ensembles nationaux.* »

revendiquer le Cap Vert et le Sénégal. Parallèlement, l'accord de gestion commune trouvé entre le Sénégal et la Guinée Bissau en 1993 est aussi susceptible d'être remis en cause à l'occasion de l'exploitation des ressources du sous-sol marin. En effet, cet accord, conclu avant les découvertes en hydrocarbure offshore, permettrait au Sénégal d'obtenir 85% des ressources provenant du plateau continental contre 15% pour la Guinée Bissau. Enfin, les découvertes d'hydrocarbure offshore sont également de potentiels sujets de litiges entre le Sénégal et la Mauritanie, la configuration de l'embouchure du fleuve Sénégal étant plutôt favorable à cette dernière.

Le cas des États de la région allant de la Guinée au Nigéria est encore plus complexe. Sierra Leone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Bénin n'ont signé aucun accord définitif de délimitations maritimes, laissant la porte ouverte à des interprétations différenciées, des zones de non droit ou des contentieux plus frontaux. La zone est elle-aussi riche en hydrocarbures. Le Ghana a découvert l'important champ de *Jubilee* en 2007 suivi en 2019 du champ *Pecan*, susceptible de placer le Ghana en quatrième position dans la production de pétrole de l'Afrique subsaharienne. Un autre champ à proximité de *Jubilee* a été découvert dans les eaux voisines de la Côte d'Ivoire tandis que des gisements sont également en passe d'être exploités en Sierra Leone. Le Bénin pose pour sa part des options sur ces espaces déclarant que les gisements découverts chez ses voisins sont de bon augure pour son propre espace maritime. Des discussions entre les États sont en cours pour tenter de mettre un terme à cette situation d'incertitudes. Mais celle-ci a d'ores et déjà compliqué la lutte contre l'insécurité maritime, notamment pour la mise en œuvre du droit de poursuite, ou simplement pour savoir quelle autorité disposait de la compétence pour intervenir dans les zones contentieuses.

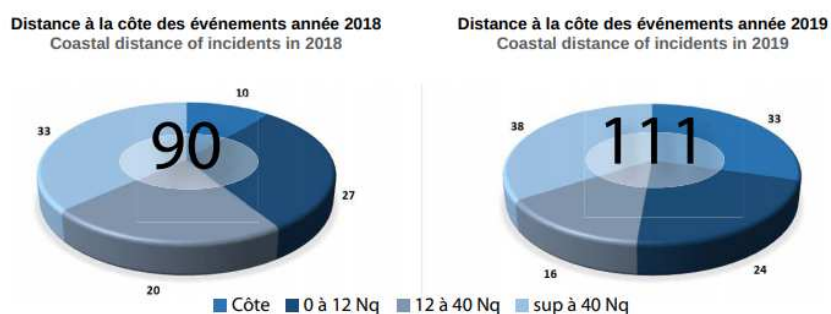
Enfin, la concavité du golfe de Guinée vient ajouter un degré de complexité à la délimitation des espaces maritimes de chacun. Ainsi, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria et Sao Tomé et Príncipe revendiquent des extensions de plateau continental chevauchantes. Si le contentieux sur la péninsule de Bakassi, entre le Cameroun et le Nigéria, semble lui officiellement réglé, sur le terrain, l'application de leurs souveraineté respectives demeure parfois délicate. Des contestations plus franches persistent enfin entre la Guinée équatoriale et le Gabon, ainsi qu'entre le Congo et la République Démocratique du Congo.

L'absence de délimitations maritimes claires et la survenue de nouveaux contentieux sur ces limites en raison des explorations et potentiels d'exploitation offshore constituent un terreau aggravant à l'insécurité maritime dans la région.

En dernier lieu, en ce qui concerne la nature des trafics maritimes, il importe de préciser que le golfe de Guinée n'est pas une grande route maritime commerciale comme peut l'être celle du golfe d'Aden. Nous sommes ici en présence de ce qu'on pourrait qualifier de *hub maritime stratégique*.

Tout d'abord, le golfe de Guinée se présente en effet comme une impasse. Il ne s'agit pas d'un lieu de passage mais bien d'un lieu de destination ou de départ pour ce qui concerne les trafics internationaux. Ce hub est d'autant plus stratégique qu'il possède une dimension vitale pour les pays riverains qui importent 90% de leurs biens de consommation par voie de mer mais également des denrées alimentaires et du pétrole raffiné. Il est stratégique également pour les puissances extérieures puisque les exportations de matières stratégiques comme les hydrocarbures (4,5% des réserves mondiales estimées de pétrole) ou l'uranium transitent par voie de mer. La dépendance des États riverains du golfe de Guinée au transport maritime est ainsi considérable. Les trafics maritimes locaux sont parallèlement très nombreux au sein d'un même pays ainsi qu'entre les pays et prennent la forme de cabotage, transport par ferry, activités de pêche... L'ensemble de ces éléments conduit à la présence simultanée et quasi permanente d'environ 4000 navires par jour, à proximité des côtes, voire au mouillage. Cette spécificité géographique rend les navires particulièrement vulnérables aux attaques. Les cibles proches des côtes étant privilégiées, le brigandage est ainsi un phénomène majeur dans cet espace maritime, même si les attaques au-delà des eaux territoriales atteignent dans certaines zones des chiffres similaires.

Les chiffres élaborés au MICA Centre pour l'année 2019 spécifient ainsi que plus de la moitié des attaques ont eu lieu à moins de 12 milles des côtes, tombant donc sous l'appellation de brigandage.



Toutefois, pour caractériser plus précisément ce phénomène de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, il est dès lors proposé de préciser l'appellation *piraterie* dans la présente étude. En droit, la piraterie est clairement distinguée du brigandage. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982

définit la piraterie à ses articles 101 et suivants. Celui-ci fixe quatre conditions cumulatives pour caractériser l'acte de piraterie :

- l'acte doit être commis *en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ;
- le bâtiment « pirate » doit être un navire ou un aéronef privé ;
- l'acte doit être un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation dirigé contre un navire, des personnes ou des biens ;
- l'attaque doit être effectuée à des fins privées.

Cet acte se distingue du brigandage qui possède des caractéristiques similaires à la piraterie à l'exception de son lieu d'exercice puisque le brigandage se déroule dans les eaux territoriales.

Piraterie et brigandage sont régulièrement confondus dans la pratique dans la mesure notamment où, pour les victimes, ils constituent un phénomène et un traumatisme similaires. Pour les intervenants en revanche, ces définitions juridiques posent un cadre limitatif puisque des navires de la communauté internationale peuvent intervenir dans un cas de piraterie tandis que seul l'État souverain peut intervenir dans ses eaux territoriales.

D'un point de vue sociologique, nous souhaiterions enfin apporter quelques nuances à ce phénomène de piraterie dans le golfe de Guinée. Dans le cadre de cette étude, nous utiliserons parfois par facilité le terme piraterie de manière englobante. Toutefois, nous distinguons également le phénomène en deux catégories distinctes **en raison de l'intentionnalité des commettants**. En effet, une analyse fine des actes de piraterie et de brigandage dans le golfe de Guinée permet de montrer qu'il existe deux grandes catégories d'acteurs : ceux commettant les actes de piraterie à des fins criminelles et ceux commettant des actes de piraterie à des fins vivrières, participant dès lors d'une économie parallèle. Cette distinction des intentionnalités est importante car elle peut entraîner la mise en place de politiques publiques différenciées, l'une de répression et l'autre de développement.

Enfin, quoique la piraterie soit le phénomène le plus médiatique, l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée ne s'y résume pas. Les phénomènes les plus inquiétants et les plus importants vecteurs de déstabilisation politique sont la surpêche et la pêche illégale et non reportée. Ces pratiques peuvent, elles aussi, entrer dans la catégorisation proposée pour la piraterie et être différenciées entre

activité illégale vivrière et activité illégale d'ordre criminel. Associées à une dégradation massive et rapide de l'environnement marin, notamment en raison des pollutions par hydrocarbure, ainsi qu'à de multiples trafics (médicaments, armes, êtres humains, drogues...), l'insécurité maritime est un phénomène protéiforme très directement lié à la prospérité et l'économie de la sous-région. Plus la région offrira des conditions de vie satisfaisantes à sa population et plus l'insécurité maritime dans sa dimension vivrière sera contenue.

À ce stade néanmoins, l'insécurité maritime demeurerait à un niveau élevé dans cet espace pourtant marqué par une forte croissance économique (5% de moyenne pour la région), mais où les faiblesses capacitaires des États et l'importance de la corruption entravaient la mise en œuvre effective de la sécurisation des espaces maritimes. Depuis le début de l'année 2020, la survenue de la crise épidémique du COVID-19 et ses conséquences économiques inversant la croissance mondiale viennent changer la donne. Cette étude propose de s'intéresser à l'arrivée de ce *game changer* et à ses conséquences sur le niveau d'insécurité maritime dans le golfe de Guinée ainsi qu'à l'engagement dans cette lutte contre l'insécurité maritime par les États de la région et leurs partenaires. Jusqu'ici, la majorité des analyses sur l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée s'inscrivait en effet dans un contexte de dynamisme démographique lié à une forte croissance économique. Notre étude sera l'occasion de remettre ces analyses en perspective, dix ans après la dernière étude prospective et stratégique en la matière¹⁶.

Nous proposerons ainsi de faire un état des lieux des engagements sécuritaires des États riverains de la région afin de préparer les dix ans de la première résolution de l'ONU (prévu en 2021) et du processus de Yaoundé (prévu en 2023). Nous nous attacherons ensuite à analyser les conséquences de la crise du COVID-19 et ses conséquences économiques sur les États et sur l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.

¹⁶ EPS 2011/86, FMES, « les enjeux sécuritaires et maritimes du golfe de Guinée à 10 ans ».

I. État des lieux de la prise en compte de l'insécurité maritime par les États d'Afrique de l'Ouest et Centrale

Depuis 2011 et la démarche du Bénin à l'ONU, l'engagement des États du golfe de Guinée dans la sécurisation de leurs espaces maritimes a été fortement affiché. Dans la pratique, il s'est concrétisé de manière plus variable.

Au moment de l'établissement du processus de Yaoundé, quatre secteurs principaux ont été identifiés par les États riverains du golfe de Guinée pour lutter contre l'insécurité maritime: 1/ celui de la réorganisation politique, 2/ celui du renforcement des capacités navales, 3/ celui de la formation et 4/ celui du partage de l'information. Intimement liés, ces secteurs n'ont toutefois pas été développés au même rythme ni de manière similaire au sein des États et des organisations régionales. Ces divergences peuvent susciter des problèmes dans la mise en œuvre effective et l'opérationnalisation de l'architecture de Yaoundé. Parallèlement, la responsabilité principale de la mise en œuvre du processus de Yaoundé incombe aux États, soit indirectement en finançant l'architecture de Yaoundé *via* notamment leurs contributions aux organisations régionales, soit directement en achetant les matériels nécessaires à la connaissance, surveillance et sécurisation de leurs eaux.

Sur ces différents points, notre étude ne se veut pas exhaustive. L'état des lieux proposé vise plutôt à identifier les efforts nationaux mis en œuvre à travers les deux premiers points : celui de l'engagement politique et celui du renforcement des capacités navales avant l'apparition du COVID-19.

1. État des lieux des engagements politiques

Les États riverains du golfe de Guinée ont fait le double constat – partagé, y compris à l'international – d'une faible prise en compte politique des enjeux maritimes et d'une dispersion interne des compétences maritimes conduisant à une absence de visibilité des actions conduites dans le domaine, voire à une forme d'inefficacité due à des lacunes ou des redondances.

Afin de renforcer leur capacité d'action, deux solutions ont été privilégiées : 1/ **l'élaboration de stratégies maritimes** à différentes échelles, visant à mobiliser au niveau politique et à définir une vision partagée des enjeux en mer ; 2/ **une optimisation de l'usage des moyens des administrations agissant en mer.**

A. L'engagement politique par l'élaboration de stratégies maritimes

Pour comprendre l'élaboration de stratégies maritimes dans la sous-région, il convient de présenter d'abord la prise en compte continentale de la question maritime.

L'Union africaine a adopté en 2012 une *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050* dite Stratégie AIM – 2050 visant à développer l'intérêt politique pour les enjeux maritimes en Afrique. Le document vise à développer une approche globale et intégrée des questions maritimes que les États souhaitent atteindre en promouvant : 1/ une analyse commune des menaces en mer, 2/ la protection de l'environnement marin africain et 3/ un modèle commun de développement¹⁷.

Afin d'accéder à ces objectifs, le Togo a accueilli en 2016 la première réunion des chefs d'États et de gouvernements de l'Union africaine consacrée à la sécurité, la sûreté maritimes et au développement. Réunissant les dirigeants de 43 pays sur un thème liant le développement du continent à la sécurisation de ces espaces maritimes, le Togo a déjà obtenu un succès politique majeur. Cette réunion a en outre donné lieu à l'adoption d'une feuille de route commune¹⁸. Malgré l'accord sur les principes généraux, la signature de cette charte par les États fut plus lente. Cinq ans après, ce ne sont que 32 pays sur les 54 du continent qui l'ont adoptée. Des divisions internes, notamment liées à des divergences frontalières ou le statut de certains espaces, ont ainsi pu ralentir les ambitions politiques initiales. Toutefois, les objectifs de la Charte ont été repris pour donner naissance en octobre 2019 à une nouvelle stratégie dite de l'économie bleue pour l'Afrique¹⁹. La mobilisation des États à l'échelle continentale est donc régulière et constitue un marqueur fort de l'engagement politique en faveur de la sécurisation des espaces maritimes africains.

Plus spécifiquement dans le golfe de Guinée, les organisations régionales – CEDEAO, CEEAC et CGG – se sont, elles aussi, dotées d'une stratégie maritime régionale propre et collective, à travers le mémorandum d'entente sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest²⁰, élaboré à Yaoundé en 2013. En amont, la CEEAC s'était dotée dès 2009 d'un *protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la CEEAC du golfe de*

¹⁷ Union Africaine, *Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans – Horizon 2050*, 2012, p 12. Accessible ici : https://www.au.int/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf.

¹⁸ Union Africaine, *Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (charte de Lomé)*, octobre 2016. Accessible ici : https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_f.pdf.

¹⁹ Union africaine, *Stratégie de l'économie bleue en Afrique*, 48pages. Accessible ici : https://osf.io/rdkuh/?view_only=ea6924dc03bd4f728f5635e81ee6bfc6.

²⁰ CEDEAO, CEEAC, CGG, *Mémorandum d'entente*, Accessible ici : <https://www.prc.cm/files/8c/c4/d6/5b464ee8d60c9fbefd47ffd8ff5dfd32.pdf>.

Guinée²¹ tandis que la CEDEAO adoptait sa stratégie²² plus tardivement en 2019. La stratégie de la CEEAC définissait déjà les grands principes retenus à Yaoundé quatre ans plus tard : échange d'information maritime, surveillance communautaire des eaux ou harmonisation des cadres juridiques. La *Stratégie maritime intégrée* de la CEDEAO pour sa part lui fait écho en liant de manière plus explicite sécurisation de l'espace maritime et développement économique à travers l'identification de quatre objectifs : 1/ le renforcement de la gouvernance maritime, 2/ le renforcement de la sécurité et de la sûreté du domaine maritime, 3/ la gestion de l'environnement marin et 4/ l'optimisation de l'économie maritime de la CEDEAO. Cette stratégie illustre le changement d'orientation des politiques maritimes africaines évoluant d'un prisme tout sécuritaire à un prisme intégré associant sécurité, économie et environnement.



Enfin, après la conférence internationale sur la sécurité maritime et énergétique de Luanda en 2015, la mobilisation politique a été maintenue dans le domaine avec le Nigéria qui a accueilli une conférence mondiale sur la sécurité maritime en 2019. En s'associant avec le secteur privé pour l'organisation de ces rencontres, une nouvelle étape inclusive dans la mise en œuvre de stratégies maritimes intégrées a été franchie visant à développer les partenariats public-privé, et surtout à combler le fossé entre armateurs, pétroliers et gouvernements locaux.

Au bilan, les cadres politiques de référence existent au niveau de la sous-région et loin de se contredire, ils fournissent une vision complète et convergente des besoins africains dans le domaine. Une unité de vue sur les enjeux liés à la sécurisation des espaces maritimes et la nécessité d'un développement économique par la mer constituent le socle du développement des politiques maritimes du golfe de Guinée. Des doutes subsistent toutefois sur leur efficacité : « *La condition principale pour que les effets attendus ou souhaités de la politique maritime africaine soient observés dans la réalité du terrain local est le plein engagement des États africains à mener des actions concrètes*²³. »

La bonne mise en œuvre de ces stratégies dépend en effet de l'engagement des États dans le domaine. Si des harmonisations et des mutualisations dans le domaine de l'information sont envisagées, la responsabilité de l'action et l'engagement de moyens en mer demeurent du ressort du niveau national.

D'un point de vue politique, les initiatives se sont donc également poursuivies au niveau national : des stratégies similaires à celles conduites au niveau continental ou

²¹ Accessible ici : https://au.int/sites/default/files/documents/30854-doc-eccas_protocol_0.pdf.

²² Accessible ici : <https://www.ecowas.int/wp-content/uploads/2019/05/EIMS-French-final.pdf>.

²³ NGUEMA Ysaac, « Chapitre 3. L'efficacité de la politique maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue », HAL, Archives ouvertes, 2018/2019, p. 107

régional ont vu le jour et ont fourni un cadre politique étatique aux acteurs du maritime.

Sur les 19 États côtiers, ce sont ainsi 15 États qui se sont dotés (ou sont en train de se doter) d'une stratégie maritime nationale²⁴. L'OMI a par ailleurs encouragé dès 2012 à la rédaction de stratégie maritime ou de stratégie en matière de sûreté maritime en réalisant des exercices dans 14 pays riverains du golfe de Guinée²⁵. Les travaux conduits par les États privilégient pour leur part les deux axes retenus dans les travaux continentaux : ceux privilégiant la sécurisation de l'espace maritime et ceux privilégiant le développement d'une économie bleue, sans pour autant dissocier les deux faces du phénomène. Toutefois, le prisme de l'économie bleue a nettement pris le pas ces dernières années sur celui d'une approche exclusivement sécuritaire. L'approche par l'économie bleue est d'ailleurs devenue dominante dans les travaux récents puisque sur les quinze États travaillant à une stratégie, huit ont retenu cet axe. Ce choix constitue un tournant annoncé avec le Sommet de Lomé augurant d'une prise de conscience de l'impact négatif de l'insécurité maritime sur leurs propres économies et non plus seulement sur les armateurs étrangers.

Aux vues de ces travaux, la prise en compte politique de la mer par les États africains ne peut plus faire l'objet de débats. Réelle, elle est visible par le nombre de stratégies existantes. L'Afrique a en outre été la première à réunir des chefs d'États et de gouvernements sur la thématique exclusive de la sécurisation des espaces maritimes et du développement²⁶. Deuxièmement, l'axe sécurisation des espaces maritimes retenu au début de la médiatisation de la piraterie a marqué le pas au profit du développement de l'économie bleue. Dit autrement, si la sécurisation des espaces maritimes demeure une priorité des États africains, elle n'est plus seulement perçue comme une réponse aux injonctions du secteur maritime ou des partenaires extérieurs mais bien comme une nécessité propre, indispensable au développement des économies locales. Il est fort probable qu'elle permette dès lors une plus rapide orientation des fonds dans le domaine.

Au niveau politique, que conclure ? Premièrement à une régularité des réunions de haut niveau sur les questions maritimes ayant eu deux effets bénéfiques : le maintien d'un intérêt pour la question et une obligation de résultats – quand bien même sont-ils modestes – à présenter à chaque rencontre. Deuxièmement à une volonté politique exprimée, se traduisant par des engagements oraux et écrits. Enfin, à une

²⁴ Liste en Annexe 1.

²⁵ Site de l'OMI : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Strengthening-Maritime-in-West-and-Central-Africa.aspx>.

²⁶ Discours de clôture des side-events du Sommet de Lomé prononcé par le ministre français de la Défense, JY Le Drian, 14 octobre 2016, p. 3. Accessible ici : <https://www.defense.gouv.fr/dgris/presentation/evenements-archives/sommet-de-l-union-africaine-sur-la-securite-et-la-surete-maritimes-15-octobre-2016>.

appropriation de l'enjeu sécuritaire, présentée d'abord comme une contrainte à la fluidité des échanges, pour le transformer en condition préalable du développement local.

B. La réorganisation administrative : l'optimisation de l'action en mer

Si la prise de conscience politique est là, elle nécessite aussi de se traduire en engagements concrets et de long terme par une optimisation de l'usage des moyens. Celle-ci est observable dans les réorganisations administratives.

Chez une bonne partie des États riverains – qu'ils soient anglophones, lusophones ou francophones, le choix a été fait de privilégier la centralisation des activités maritimes. Le modèle de l'action de l'État en mer « à la française » gagne ainsi du terrain dans le golfe de Guinée, favorisant les coopérations. Les structures mises en place s'inspirent en effet d'une concentration des pouvoirs dans les mains d'une autorité administrative disposant d'un appui politique solide (souvent de niveau premier ministre) tandis que le multi-usages des moyens semble désormais privilégié. Cette optique est d'ailleurs celle également prônée par l'OMI qui préconise la mise en place « *d'une approche inter-institutions qui mobilise l'ensemble des pouvoirs publics pour faire face aux difficultés en matière de sûreté maritime et d'application du droit maritime*²⁷ ».

Les engagements dans ce domaine sont toutefois plus réduits. Onze États sur les 19 se sont d'ores et déjà dotés d'une institution administrative chargée de coordonner la sécurisation des espaces maritimes et/ou de développer l'économie bleue de manière globale²⁸. À cette fin, la Guinée en 2012 et le Togo en 2014 ont été parmi les pays précurseurs en se dotant d'un préfet maritime. Ils furent rapidement suivis par le Bénin, la République de Côte d'Ivoire et le Gabon. Le Togo a en outre développé l'Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM) et créé un poste de ministre conseiller pour la mer dès 2014, ainsi qu'un poste de ministre de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière en octobre 2020. La Côte d'Ivoire a opéré une centralisation à travers la mise en place d'un haut conseil pour la mer présidé par le SEPCIM (Secrétaire permanent du Comité interministériel pour l'action de l'Etat en mer). Le Sénégal pour sa part a mis en place l'HASSMAR - Haute Autorité chargée de la coordination de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin. Le Nigéria, lui, a instauré la NIMASA, mise en place en 2007 pour la sécurisation du transport mais accroissant progressivement

²⁷ Site de l'OMI : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Strengthening-Maritime-in-West-and-Central-Africa.aspx>.

²⁸ Il s'agit de l'Angola, du Bénin, du Gabon, du Ghana, de la Guinée, du Nigéria, de la République de Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Togo.

ses compétences. Le Gabon possède également un Conseil national de la mer créé en 2014 et présidé par le président Ali Bongo prouvant cette prise de conscience des intérêts de la mer des dirigeants gabonais. Les autres États du golfe de Guinée continuent en revanche à privilégier une approche sectorielle par le biais d'une association des enjeux maritimes à la pêche (Gambie par exemple) ou au transport malgré la création d'« autorité maritime ». Le Cap Vert dispose pour sa part d'un ministère de l'économie maritime. Le récent intérêt pour les questions maritimes abordées de manière intégrée n'a donc pas encore engendré de traduction administrative dans l'ensemble des pays riverains.

Au final, les déclarations politiques se sont accompagnées sur le terrain de réorganisations administratives dans les pays disposant d'intérêts maritimes conséquents dans le but de rationaliser leurs actions et leurs moyens et d'éviter les conflits d'intérêt entre administrations. D'un point de vue opérationnel toutefois, les concurrences demeurent et l'efficacité de cette organisation interministérielle doit encore faire ses preuves, notamment face à des ministères des transports ou de la défense très puissants. Plus de la moitié des États riverains ne se sont pas encore engagés dans des réformes visant à améliorer l'efficacité de leur action en mer. Le système de mimétisme engendré par le processus de Yaoundé laisse cependant à penser que ce choix sera privilégié dans les années à venir, l'architecture de Yaoundé et son système de représentation nécessitant d'avoir un interlocuteur unique dans chaque État.

Ainsi, au niveau des engagements politiques, le constat doit être fait d'une mobilisation continue et effective. Sa traduction en réorganisation administrative est en revanche plus inégale même si les pays les plus proches de l'épicentre de la piraterie²⁹ sont également ceux qui ont le plus rapidement cherché à optimiser leurs moyens dans le domaine.

2. État des engagements nationaux en vue d'améliorer les capacités d'action en mer

L'importance prise par la sécurisation des espaces maritimes se manifeste également par la modernisation des flottes des marines nationales. Globalement, à l'exception notable du Nigéria, les marines de la région sont de taille modeste. Si beaucoup sont vieillissantes, d'autre se renouvellent soit par l'acquisition d'armement, soit grâce aux dons de puissances étrangères. La capacité d'actions d'un certain nombre de ces marines demeure réelle : le Nigéria, le Cameroun ou le

²⁹ Auxquels il faut ajouter le Sénégal.

Sénégal mais aussi le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Togo et le Bénin conduisent des missions couronnées de succès dans la lutte contre l'insécurité maritime.

A. Les moyens militaires nationaux : des moyens faibles et disparates malgré l'existence de marines « capables »

Sur la base de sources ouvertes principalement gouvernementales, ainsi qu'en nous appuyant sur les travaux conduits par l'IRIS sur les armées africaines³⁰ et par Laurent Touchard³¹, nous avons tenté de dresser un état des lieux des moyens dont disposent actuellement les marines africaines du golfe de Guinée. Le classement retenu répond à notre problématique à savoir distinguer « États renouvelant leurs flottes » et « État disposant de capacités vieillissantes ». D'un point de vue méthodologique, le renouvellement des flottes est acquis à partir du moment où des achats ou des dons de navires ont été effectués à compter du début des années 2010, c'est-à-dire au moment de l'émergence d'une piraterie massive dans la zone. Il témoigne à nos yeux d'une volonté des États de s'investir plus fortement dans la sécurisation de leur espace maritime. Dans un second temps, nous proposons de dresser un état des lieux des principaux partenaires internationaux auprès de qui les États investissent ou qui leur fournissent des dons de manière à dresser une ébauche de cartographie des coopérations d'armement dans cet espace.

À compter des années 2010, un certain nombre d'États ont fait le choix de renouveler une partie de leur flotte - à savoir le Sénégal, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, le Congo, la République démocratique du Congo et l'Angola - et ont démontré une capacité d'intervention réelle en mer dans le domaine de la lutte contre l'insécurité maritime. De manière plus générale, quand bien même les États disposent de moyens faibles et vieillissants, aucun d'entre eux n'apparaît - à de rares exceptions - totalement dépourvu de capacités de surveillance et d'intervention, au moins dans ses eaux territoriales. La capacité de projection en haute mer demeure en revanche plus partielle.

Le Nigéria occupe une place à part dans la région puisque sa marine fait partie des plus grandes marines du continent africain avec près de 7000 hommes. Elle dispose de moyens conséquents, pour partie vieillissants, pour partie renouvelés. Elle compte des succès dans l'appréhension de pirates³² et participe à de nombreux exercices visant à améliorer ses capacités et son interopérabilité avec des marines étrangères

³⁰ HUGON Philippe et ANGO Naïda, *Les armées nationales africaines depuis les indépendances*, Note de l'IRIS, Avril 2018.

³¹ TOUCHARD Laurent, « Forces armées africaines : 2016-2017 », Paris, éditions LT, 2017, 600 pages

³² Le 6 janvier dernier, 4 marins nigériens ont ainsi été tués lors de leurs interventions contre des pirates. <https://www.lefigaro.fr/international/nigeria-des-pirates-tuent-4-marins-et-kidnappent-3-etrangers-20200106>

(notamment avec la France comme à l'occasion de l'exercice conjoint dans le cadre de la mission Corymbe 154 du 21 novembre 2020).

PAYS	AVIONS DE PATROUILLE MARITIME	NAVIRES	VEDETTES
Cap Vert	6	4 (patrouilleurs)	2
Sénégal	1 (2020 – CN235)	6 (3 en commande)	9
Gambie	0	0	7
Guinée Bissau	0	2	0
Guinée	0	4 (patrouilleurs)	0
Sierra Leone	0	7 (patrouilleurs)	0
Liberia	0	0	6
RCI	0	9 (7 patrouilleurs + 2 en commande)	11
Ghana	0	11 (dont 7 patrouilleurs)	7
Togo	0	4 (patrouilleurs)	4
Bénin	2	5 (patrouilleurs)	5 (+ commande en cours)
Nigéria		29 (dont 1 frégate, 4 corvettes, 17 patrouilleurs hauturiers + 4 en commande)	90
Cameroun	0	14	12
Gabon	0	2	6
Guinée équatoriale	1 (C-295 remis en 2017)	9	
Sao Tome et principe	0	1 (petit)	0 (1 zodiac)
Congo		4 (+6 datant des années 1980)	9 (+4 datant des années 1980)
RDC	0	7	2
Angola	9	16 (+ 17 en commande)	0

Le tableau récapitulatif, sans doute non exhaustif, montre déjà toutefois un investissement assez net et global dans les vedettes et patrouilleurs. Les moyens de surface côtiers sont privilégiés aux moyens de surveillance aérienne. Ces moyens sont globalement assez limités mais sont souvent proportionnés (voire sur-proportionnés) à la taille des côtes. Ainsi, le Togo dispose de 4 patrouilleurs et 4 vedettes récentes pour 55km de côtes. La République démocratique du Congo a investi dans 7 patrouilleurs et 2 vedettes pour un linéaire côtier de 37 km. Le Gabon pour sa part ne dispose que de deux patrouilleurs vieillissants pour une ZEE de 213 000 km². Le premier constat est donc que l'investissement des États dans des moyens navals récents ne résulte pas de la taille de l'espace maritime qu'ils ont à protéger. À l'exception du Sénégal dont la priorité première est la lutte contre la pêche illégale, l'accroissement des moyens maritimes est allé de pair avec l'impact sur leurs eaux de la piraterie en provenance du Nigéria. Mais cet engagement apparaît surtout clairement le reflet d'un investissement politique et est à mettre en relation avec la mise en place des stratégies nationales pour le développement d'une économie bleue.

En termes de partenariats dans le domaine de l'armement naval, les renouvellements de flotte entre dans deux catégories : celle des achats et celle des dons. De nouveau, notre liste ne se prétend pas exhaustive. Elle permet cependant de mettre en lumière

deux éléments : 1/ la variété de la provenance des achats effectués par les États riverains, 2/ l'augmentation des dons en provenance de la Chine.

Achats à la France : Sénégal, RCI, Bénin, Nigéria, Gabon
Achats aux Etats-Unis : Ghana, Nigéria, Libéria
Achats à Israël : Nigéria
Achats à des pays européens et à la Russie : Ghana (Allemagne) ; Nigéria (Allemagne, Royaume-Uni, Italie), Sierra Leone (Pays-Bas), RDC (Espagne, Russie)
Achats à des pays asiatiques : Nigéria (Chine), Nigéria (Singapour), Congo Brazzaville (Chine), RDC (Chine)
Dons chinois : RCI, Togo, Bénin, Ghana, Cap vert, Gambie, Guinée Bissau, Sierra Leone
Dons américains : Togo, Cap Vert, Sénégal
Dons taiwanais : Gambie

Dans le domaine des achats/ventes d'armement, les partenaires européens et américains de la zone semblent perdre de l'influence au profit de la Chine et d'Israël, investissant eux de plus en plus dans la sécurisation du golfe de Guinée. Depuis 2017, Israël se rapproche de manière significative de l'Afrique, remportant un certain nombre de contrats d'importance dans le domaine de la sécurité (DEEP BLUE au Nigéria par exemple). Côté africain, on constate un souhait de diversifier leurs sources d'approvisionnements en armements et leurs alliances dans un contexte de désengagement américain. Ils souhaitent aussi profiter de l'expertise israélienne dans le domaine sécuritaire et de minimiser ainsi leur dépendance à l'Europe. Pour Israël, le bénéfice de ces nouveaux marchés va de pair avec le souhait d'obtenir des soutiens à l'ONU sur la question palestinienne ou celui de reconquérir le siège d'observateur qu'elle avait à l'Union africaine jusqu'en 2002. Les motivations africaines pour acheter à l'Asie et à la Chine sont sensiblement les mêmes. Côté chinois, l'investissement dans la sécurité en Afrique s'accompagne d'une stratégie plus globale de sécurisation de ses approvisionnements stratégiques et touche de plus en plus d'États africains. La crise du COVID 19 et les récentes perspectives de mise en exploitation des ressources en hydrocarbures offshore au large du Sénégal sont par exemple à l'origine d'un récent partenariat entre les deux pays alors que le Sénégal ne dispose pas à ce jour d'armement chinois. Si ces deux États ont plutôt entretenu des relations distantes ces dernières années, l'année 2020 a vu la signature d'un partenariat économique global de 38 millions d'euros pour la réalisation de projets à définir « entre les deux parties ».

La politique du don est en revanche plus ambivalente. Affichée comme désintéressée, elle permet certes de renforcer les capacités des États riverains mais relève également d'une politique d'influence visant à rendre redevable le récipiendaire. Les dons chinois sont importants et sont venus se substituer progressivement aux dons américains. Cela démontre que l'intérêt de la Chine pour le golfe de Guinée va croissant. En octobre 2020, la Chine a affirmé sa présence dans les eaux du golfe de Guinée en déployant sa 16^e flotte, dédiée à la lutte contre la piraterie maritime dans le golfe d'Aden. Les deux frégates et le patrouilleur ont ainsi fait escale à Dakar, Abidjan, Lagos, Douala et Luanda, visitant les principales marines du golfe de Guinée. Les pays européens pour leur part ne procèdent que très rarement à des dons.

En conclusion, les États riverains du golfe de Guinée possèdent collectivement près de 350 moyens navals, plus ou moins fonctionnels selon les pays, pour sécuriser les zones côtières et leurs approches. S'ajoutent à cela les accords de poursuite mis en place dans le cadre du processus de Yaoundé ainsi que l'établissement de patrouilles communes qui constituent des possibilités importantes de mutualiser la sécurisation du golfe de Guinée. Deux axes d'efforts complémentaires restent à développer : 1/ le renforcement de l'interopérabilité entre les marines, 2/ la capacité à gagner la haute mer, dont la sécurisation est majoritairement effectuée à ce jour par des moyens internationaux dissuadant les contrevenants par leurs présences ou par des ONG.

B. Le recours aux prestataires extérieurs privés : une optimisation des moyens nationaux ?

Une solution alternative visant à renforcer les capacités nationales est le recours à des prestataires extérieurs. Deux cas de figures sont envisageables : soit faire appel à des intervenants issus du secteur public (des marines de pays alliés, associées ou non dans une mission internationale), soit recourir aux services du secteur privé. Dans le golfe de Guinée, les deux options ont été envisagées. Compte tenu de la forme prise par les résolutions de l'ONU et de l'engagement politique des États riverains, le recours à une opération navale internationale a été initialement écarté. Les marines alliées patrouillent dans la région mais n'interviennent que conformément au droit de la mer et en soutien aux marines riveraines. La question du recours au secteur privé, elle, n'est pas encore absolument tranchée et se concrétise à travers deux catégories d'acteurs : les gardes-armés privés et les organisations non gouvernementales (ONG).

Contrairement à ce qui a été mis en œuvre dans la corne de l'Afrique, les États riverains du golfe de Guinée refusent en bloc – à l'exception peut-être du Nigéria – la présence de gardes-armés privés à bord des navires. Le Nigéria fait en effet exception

dans cette unanimité puisqu'il a mis en place un système de sécurité semi-privée : ce sont des gardes armés nigériens qui montent à bord pour assurer la sécurité des navires de commerce. Ocean Marine Solutions, détenue par un proche du président nigérien, assure ainsi des missions de surveillance anti-piraterie. Cette compagnie dispose de 42 patrouilleurs « approuvés » par la marine nigérienne avec laquelle elle a conclu un mémorandum d'entente. Seule compagnie accréditée à exercer ce genre de missions, elle s'apparente plus à une forme de bras armé payant de l'État qu'à une solution complémentaire de l'armée nationale.

Outre ce cas de figure, si les demandes des armateurs pour pouvoir entrer dans les eaux africaines accompagnés de gardes-armés privés de leur choix à bord sont récurrentes et liées à des pics de piraterie, le refus d'accéder à cette requête demeure catégorique. Les raisons sont multiples :

- Les États riverains sont soucieux de faire respecter leurs souverainetés et refusent de substituer cette compétence sécuritaire souveraine à des forces privées ;
- Les marines locales peinent encore à monter en puissance : la présence de gardes-armés privés constitue un risque de concurrence dans le domaine de la sûreté maritime. Les résultats potentiellement bons de gardes-armés privés présenteraient à ce titre un double risque : diminution voire suppression des budgets des marines locales et désintérêt étatique pour la sécurité maritime en général, laissée aux seuls armateurs et secteurs privés ;
- Dans des pays parfois instables politiquement, la présence de garde-armés privés pouvant constituer des milices locales constitue un danger potentiel pour les pouvoirs en place.

Mais alors que l'option des gardes-armés privés pouvant constituer une concurrence pour les armées traditionnelles est écartée par les États riverains, ceux-ci ne rechignent pas à recourir à des prestataires extérieurs considérés comme plus neutres (et surtout non armés) : les ONG.

La coopération des États africains avec les ONG est une tendance à la hausse, la pêche illégale étant devenue l'une des – si ce n'est la – préoccupations principales des populations locales et de leurs gouvernements. Sea Shepherd joue par exemple un rôle important dans la lutte contre la pêche illégale dans le golfe de Guinée. Forte de son expérience sur plusieurs océans du monde et de sa notoriété, l'organisation

dispose de moyens hauturiers endurants³³ et d'experts capables d'apporter un soutien réel aux moyens étatiques des pays de la zone étudiée. L'opération Albacore constitue une illustration réussie de cette coopération. Lancée pour la première fois en 2016, elle a permis à plusieurs dizaines de marins gabonais et garde-côtes de se former à des techniques de lutte contre la pêche illégale du thon dans la ZEE gabonaise. Depuis sa création – cette coopération en étant à sa troisième édition – l'opération a conduit à l'inspection de 80 navires et à l'arrestation de neuf navires contrevenants.

Le recours à une ONG telle que Sea Shepherd présente de multiples avantages : Sea Shepherd fournit des navires supplémentaires, souvent disposant de meilleures capacités et équipements, aux gouvernements du golfe de Guinée pour patrouiller dans leurs eaux et plus loin que les moyens locaux. Durant la campagne, des autorités judiciaires et des militaires nationaux embarquent à bord de ces navires. Ce sont eux qui disposent du droit d'appréhender les contrevenants. En cas d'infractions, des renforts militaires traditionnels sont appelés pour procéder aux inspections et éventuelles arrestations. Il n'y a donc pas de substitution de l'action de l'État par celle de l'ONG, mais plus une possibilité d'accéder à des moyens supplémentaires. Le Gabon a inspiré à travers l'opération Albacore, plusieurs pays comme le Liberia et la Tanzanie. La Gambie a également mis en place une patrouille conjointe avec Sea Shepherd en 2020. Sea Shepherd fournit ainsi un « moyen de transport » aux autorités gambiennes ainsi que des plates-formes d'entraînements et de formation pour les inspecteurs des pêches.

Chacune des éditions de l'opération est couplée à une importante campagne de communication autour des bilans d'arraisonnements de navires de pêche pris en flagrants délits de pêche illégale et des savoirs faire transmis par l'équipage du « Bob Barker » (navire emblématique de l'ONG) aux marins gabonais. Le recours aux ONG présente en effet ce second avantage. En termes de présentation, l'État n'est pas seul à appréhender les contrevenants derrière lesquels se cachent parfois des intérêts plus importants. L'intermédiation de l'ONG permet ainsi d'éviter des tensions diplomatiques ouvertes.

La tentation est alors grande d'accroître la dimension de ce partenariat et de recourir aux moyens d'ONG dans d'autres domaines. Une réflexion de la marine française sur le type de coopérations pouvant être mis en place avec les ONG et entre les ONG et les États du golfe de Guinée dans une perspective de sécurisation globale devrait être envisagée. Un certain nombre d'entre elles par exemple – à l'instar de Global Fishing

³³ Exemple, en 2015, de la poursuite du FV Thunder poursuivi pendant 110 jours entre l'Océan Austral jusque dans le golfe de Guinée pour pêche illégale de légines et soupçons de trafic d'êtres humains.

Watch ³⁴ – dispose de données intéressantes, complémentaires de celles de la Marine.

II. Espaces maritimes africains et hydrocarbures : plongée au cœur de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée

Le golfe de Guinée constitue un **enjeu sécuritaire global**. Sa stabilité est nécessaire pour contenir l'explosion de menaces majeures dans la région – conflits armés, terrorisme islamiste, trafics illégaux. Elle est également indispensable pour éviter des conséquences significatives sur les intérêts européens, dans le domaine de la lutte contre le terrorisme, mais également face au risque de migrations des populations de la région notamment vers le continent européen. Enfin, elle est essentielle pour sécuriser les approvisionnements énergétiques européens en tant que zone d'approvisionnements stratégiques dans des secteurs clefs tels que l'uranium ou les hydrocarbures, impliquant dès lors un certain nombre d'entreprises françaises (Total, Bolloré, CMA-CGM...), ou en tant qu'espace d'exploitation des terres rares ou de réserves halieutiques. À cet égard, les richesses de la zone sont également convoitées par la Russie ou la Chine, cette dernière y voyant notamment un potentiel de diversification de ses propres approvisionnements. Au-delà des risques et menaces intrinsèques à la zone, le golfe de Guinée se présente donc aussi comme un lieu de compétition stratégique entre grandes puissances extérieures. L'importance de cet espace maritime – tout comme les raisons de son instabilité – est principalement liée à l'exploitation de son potentiel, et notamment au poids croissant pris par les exploitations d'hydrocarbures à partir des années 2000. C'est ce phénomène que nous proposons d'étudier dans ce second temps.

1. Développements des exploitations offshore et de l'insécurité dans le golfe de Guinée

Dans le golfe de Guinée, le lien entre gestion des espaces maritimes, hydrocarbures et insécurité est fort. L'exploitation des hydrocarbures terrestres a débuté dès la fin des années 1960 mais un certain nombre de *majors* ont pu privilégier les exploitations offshore - en dépit de leur coût plus élevé - en raison de

³⁴ Global Fishing Watch est une organisation non gouvernementale créée en 2016 sur la base de la collaboration entre trois partenaires : Oceana, organisation internationale pour la conservation des océans, Sky-Truth, groupe d'experts dans l'emploi des satellites à des fins de protection de l'environnement et Google, qui fournit les données. Son objectif est de fournir un service de surveillance des activités de pêches en s'appuyant sur des services comme le système AIS ou le VMS et en étant soutenu par des organisations internationales ou des États.

l'insécurité présente à terre³⁵. S'éloigner des côtes offrait deux avantages : s'affranchir d'une partie de la rente et éviter les menaces de groupes militaires³⁶. Ce choix privilégié au Nigéria et en Angola n'a pourtant pas tardé à révéler ses limites, ces groupes militaires ayant fait rapidement l'apprentissage de la mer.

D'un autre côté, les tensions entre États pour définir leurs espaces maritimes ont été attisées par le potentiel présenté par les découvertes en hydrocarbures offshore à compter des années 2000. Simultanément, l'incertitude liée à l'absence d'accords et de contrôles africains sur les espaces maritimes favorisait les exploitations offshore contrôlées par des *majors* ainsi libérées de taxes ou obligations locales. Aujourd'hui, les nouvelles découvertes d'hydrocarbures offshore sont susceptibles de susciter des convoitises et tensions similaires et de conduire à la montée en puissance de nouveaux épïcêtres de piraterie.

A. Un établissement des délimitations maritimes guidé par les découvertes offshore

À partir des années 1980, concomitantes de la possibilité de déclarer des zones économiques exclusives (ZEE) conférée par la Convention de Montego Bay (CNUDM), l'exploration pétrolière offshore a débuté en Afrique. Rapidement de nombreuses découvertes ont lieu dans le domaine de l'offshore profond (c'est-à-dire à plus de 1000 mètres de fond). Elles ont commencé à produire leurs fruits à l'aube des années 2000. En Afrique de l'Ouest et Centrale, la conquête des espaces maritimes a ainsi été liée aux potentialités offshore au point qu'à cette période « *la perception de la mer comme source de profits pétroliers témoigne de l'incapacité des États riverains à penser la mer comme un pilier de leur développement*³⁷ ».

L'intérêt pour les ressources marines profondes et le potentiel d'hydrocarbures offshore a connu un nouvel élan avec la possibilité accordée par l'ONU de revendiquer une extension du plateau continental. Disposant de dix ans après leur ratification de la CNUDM pour déposer leur dossier scientifique auprès de la Commission du plateau continental, beaucoup d'États du golfe de Guinée n'ont pas été en mesure de respecter l'échéance faute de moyens techniques suffisants pour apporter les preuves constitutives au dossier. Ils ont alors pu bénéficier d'une dérogation pour engager des coopérations et trouver un soutien logistique indispensable pour conduire les missions océanographiques nécessaires.

³⁵ Principalement au Nigéria.

³⁶ DAHOU Tarik, « La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global. », *Politique africaine*, 2009/4, n°116, p9.

³⁷ OGOULAT Albert-Didier, « Géostratégie et polémologie dans l'espace atlantique centre-oriental : le cas du golfe de Guinée », Institut-strategie.fr, 2005

L'établissement de ces missions scientifiques permettant d'apporter la preuve d'une continuité avec le plateau terrestre ont eu pour conséquences parallèles de permettre la découverte de nouveaux gisements. Les partenariats public-privé se sont alors multipliés. En effet, ce sont essentiellement les multinationales³⁸ qui disposent des fonds nécessaires pour conduire ces explorations : « *Ainsi, ce sont toujours les prospections des multinationales qui servent de base aux négociations pour exploiter les fonds, avec toutes les ambiguïtés que cela suppose étant donné les asymétries informationnelles et financières, qui jouent naturellement en défaveur des pays les plus pauvres*³⁹. » La forme prise par les exploitations pétrolières en Afrique de l'Ouest et Centrale fut donc celle de la *joint-venture*, des associations entre compagnies nationales conservant le monopole d'exploitation et compagnies étrangères.

D'autre part, concernant les possibilités d'extension du plateau continental, la Commission en charge de l'étude des dossiers se refuse à statuer sur les dossiers conflictuels. La course contre la montre pour l'extension du plateau continental a donc engendré à partir de 2009 une accélération des accords bilatéraux sur les délimitations maritimes dans le golfe de Guinée. Comme signifié en introduction, la plupart des conflits demeurent à ce jour en latence. Cela signifie qu'ils ne sont pas tout à fait résolus mais ne font pas non plus l'objet de discordes ouvertes. Depuis la fin des années 2000, deux tendances parallèles ont alors vu le jour : un accroissement des coopérations étatiques dans le domaine maritime (malgré le maintien de quelques zones conflictuelles) en vue d'obtenir une extension du plateau continental et un accroissement des activités d'exploitation des hydrocarbures offshore, accompagnée d'une montée de la piraterie.

B. L'insécurité, accélérateur du développement des hydrocarbures offshore ?

La coïncidence de la montée de la piraterie et de l'intensification des exploitations d'hydrocarbures est particulièrement significative au Nigéria. Le Nigéria fut l'un des premiers pays de la zone à exploiter ses ressources en hydrocarbures à terre comme en mer⁴⁰. Il est aussi considéré comme l'épicentre de la piraterie.

³⁸ Parmi elles, on citera principalement la compagnie française Total, la compagnie britannique BP, la compagnie anglo-hollandaise Royal Dutch/Shell, la compagnie italienne Eni, et les compagnies américaines Exxon et Chevron.

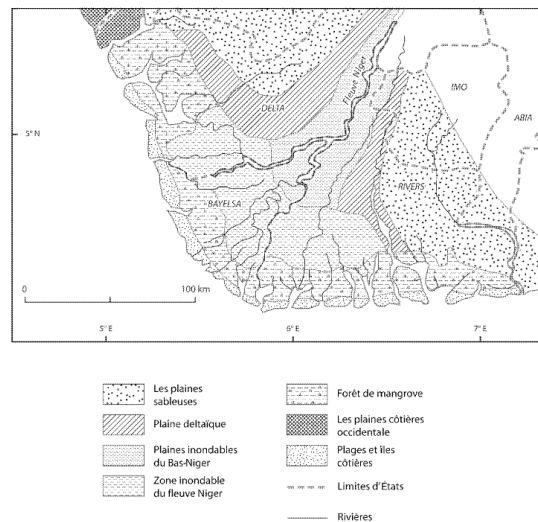
³⁹ DAHOU, 2009, p11

⁴⁰ Première exploitation en 1956

La piraterie y prend une forme institutionnalisée et criminelle. Ce format est moins dû à une potentielle faiblesse des capacités de contrôle de l'État central – pourtant non négligeables⁴¹ – qu'à un facteur géographique et un facteur politique cumulé.



Tout d'abord, cette piraterie prend sa source dans le delta du Niger. Ce dernier s'étend sur une superficie d'environ 26 000 km² et possède une façade maritime de 250 km. Ses caractéristiques géographiques (zone de mangroves et d'inondations saisonnières durant quatre à cinq mois de l'année) et le manque d'aménagements en font un espace peu contrôlable.



Légende : Le delta du Niger : représentations des milieux et vue satellitaire du delta (source : Fanchette)

Difficile d'accès, regorgeant de caches, il a facilité l'expansion d'activités criminelles. Parallèlement, fortement peuplé, avec des densités pouvant atteindre jusqu'à 600 habitants au km², cet espace est aussi soumis à une très forte pollution⁴² (torchage du gaz, déversements accidentels⁴³, sabotages) et à une grande pauvreté. Le delta abrite en outre une grande diversité de groupes politiques, souvent antagonistes, allant jusqu'à une quarantaine d'ethnies et de sous-groupes ethniques dans cet espace convoité. « Historiquement, avant que le pétrole ne soit découvert dans le

⁴¹ Comme vu dans la première partie, le Nigéria possède une armée importante au niveau du continent et la marine, de loin, la plus conséquente du golfe de Guinée.

⁴² FANCHETTE Sylvie, « Le delta du Niger (Nigeria): rivalités de pouvoir, revendications territoriales et exploitation pétrolière ou les ferments de la violence », Hérodote, 2006, p. 210 : « La pollution de l'air par le « torchage » du gaz. Le Nigeria possède la 9^e réserve de gaz au monde. Cependant, en raison du manque de marchés locaux et de l'absence d'investissements pour installer les infrastructures nécessaires à la transformation du gaz associé ou à sa réinjection dans le sol, 75% du gaz qui sort lors de l'extraction du pétrole est « torché » (brûlé). Il est estimé que 70 millions de m³ de gaz associé aux gisements de pétrole brut sont quotidiennement déversés dans l'environnement, soit 40% de la consommation africaine de gaz naturel en 2001. »

⁴³ Le pétrole nigérian étant très volatil, 50 % s'évaporent en 48h.

*delta du Niger, la région était considérée par le gouvernement colonial comme non viable sur le plan économique. Ainsi, peu d'intérêt a été apporté à son développement*⁴⁴ ». La découverte et l'exploitation des hydrocarbures dans la zone du delta n'ont pourtant pas non plus été accompagnées de grands programmes d'aménagements du territoire, pouvant seuls être conduits – compte tenu des coûts – par l'État fédéral. Le delta du Niger est donc resté une zone à la fois faiblement contrôlée par l'État fédéral et sujette à de fortes rivalités politiques locales autour de la répartition des subsides du pétrole⁴⁵.

En 2006, le delta devient la principale zone d'exploitation pétrolière du pays contribuant à 70 % des ressources fiscales et 40 % du PIB du Nigéria⁴⁶. Les réserves, alors estimées à 35 milliards de barils, y sont exploitées au sein de 250 champs pétroliers et exportées vers sept terminaux à l'embouchure du delta, au moyen de 3000 km d'oléoducs. La recherche du contrôle des ressources pétrolières et des terres a créé de nombreux conflits et des tensions à tous les niveaux de la société, quand bien même l'État fédéral s'attribuait la plupart des ressources et des dividendes résultant de leur exploitation⁴⁷. Progressivement toutefois une politique de redistribution a été engagée. Mais elle ne bénéficiait que faiblement aux minorités ethniques de la région du delta. La guerre du Biafra de 1967 a engendré une restructuration de l'État fédéral faisant en sorte qu'aucune ethnie du sud ne puisse menacer l'État central, aux mains de « nordistes⁴⁸ ». Ce découpage (stabilisé à 36 États depuis 1996) a eu pour conséquence de renforcer les rivalités territoriales locales, accompagnées d'une inégalité de redistribution des dividendes pétroliers entre les groupes : l'exploitation des hydrocarbures n'a donc fait qu'accroître ces dissensions. Les communautés villageoises ont été divisées en communautés pétrolières et communautés non pétrolières, les premières bénéficiant de contreparties financières versées par les compagnies pour acheter la paix sociale. La compétition pour l'obtention de ces subsides et l'affirmation d'un leadership local a alors conduit à la création de milices rivales. Ces problèmes de sécurité ont parallèlement conduit les compagnies pétrolières⁴⁹ à privilégier le développement de l'offshore. Au milieu des années 1990, les tensions se sont en effet exacerbées : « *le*

⁴⁴ FATUNMBI V.A., « Oil Pollution in Nigeria: A Case Study of the Niger Delta », *The Environ Scope: A Multidisciplinary Journal*, vol. 1, n° 1, avril 2004, p. 67.

⁴⁵ FANCHETTE, 2006, p.191 : « Les rivalités politiques entre les trois grands blocs ethniques, Yoruba, Peul-Haoussa et Igbo, autour de la répartition des subsides du pétrole enveniment toute mise en place de programme d'aménagement du delta. [...]Les minorités du delta, en raison de leur faible représentation politique, ne parviennent pas à obtenir des subsides pour, d'une part, compenser les énormes dégâts environnementaux et sociaux causés par l'extraction pétrolière et, d'autre part, jouir des bénéfices des ressources de leur sous-sol. »

⁴⁶ L'on s'approche aujourd'hui des 90% de ressources fiscales provenant du pétrole.

⁴⁷ Le Petroleum Decree de 1969 puis le Land Use Act de 1978 ont attribué au gouvernement fédéral le contrôle total des ressources minières et foncières du pays.

⁴⁸ FANCHETTE, 2006, p.206 : « Les lobbies politiques du Nord sont strictement opposés au développement du delta. Toute amélioration des conditions de production et de vie des populations minoritaires risquerait de leur donner plus de pouvoir politique et de remettre en cause la suprématie des premiers. »

⁴⁹ L'exploitation fonctionne sous forme de *joint-venture* contrôlées à 55 % par l'Etat.

*sabotage des infrastructures pétrolières, les enlèvements de personnels des compagnies pétrolières, le blocus des accès aux terminaux pétroliers ont entraîné une spirale de la violence des deux côtés*⁵⁰. » Deux milices armées principales ont alors émergées : le NDPVF (Niger Delta Peoples Volunteer Force), fondée dès 1966 par un officier rebelle, le major Isaac Boro, et le NDV (Niger Delta Vigilante) regroupant principalement des jeunes de la région de Port-Harcourt⁵¹. Le *bunkering* est alors devenu objectif et moyen permettant de financer les armements nécessaires à la pratique⁵². Le pétrole brut ainsi prélevé – pouvant représenter jusqu’à 10% d’une exploitation journalière⁵³ – est ensuite emmené au large et revendu. L’insécurité à terre a progressivement conduit à privilégier les structures offshore qui représentaient en outre un potentiel pétrolier conséquent. L’insécurité a pourtant rapidement gagné les espaces maritimes, d’abord en tant que lieu de revente des biens volés puis en tant que lieu de commission des infractions.

2. Étude des interdépendances entre production de l’or « noir et bleu » africain et insécurité maritime

Le cas du Nigéria établit déjà une corrélation nette entre développement des exploitations pétrolières et montée de l’insécurité terrestre. Une mise en relation similaire est identifiable en mer et selon des modalités analogues, ayant donné naissance à l’épicentre nigérian de la piraterie, mais aussi à des pratiques de piraterie plus vivrière dans les pays voisins. Ce second point va d’abord revenir sur les raisons de la montée de l’insécurité maritime dans la zone puis proposer des scénarii sur les évolutions sécuritaires envisageables au regard des nouvelles découvertes offshore.

A. Corrélations entre production d’hydrocarbures offshore et piraterie

Un premier élément important à prendre en compte pour comprendre la montée de la piraterie dans cet espace est l’intérêt porté par les acteurs extérieurs au potentiel pétrolier du golfe de Guinée. Si l’essor des exploitations a pu contribuer au développement local⁵⁴, la majorité des hydrocarbures en provenance du golfe de Guinée est en effet exportée. Leur dimension côtière et offshore s’est en outre présentée comme un atout en vue d’atteindre des marchés extérieurs : « les

⁵⁰ FANCHETTE, 2006, p.217

⁵¹ Un autre groupe est apparu par la suite (2016) les *Delta Avengers*.

⁵² Achat d’armes et de bateaux puissants

⁵³ La production journalière est estimée dans cette zone à 2.5 millions de baril.

⁵⁴ Malgré des objectifs de soutien à l’économie locale et de réduction de la dépendance aux importations, le pétrole du golfe de Guinée demeure majoritairement exporté et réimporté après avoir été raffiné. Le déficit de raffineries locales (à l’instar du Nigéria où l’on compte 4 raffineries obsolètes pour 196 millions d’habitants contre 8 en France par exemple pour 67 millions d’habitants) témoigne de cette difficulté.

*gisements offshore et côtiers de l'Afrique de l'Ouest offrent une facilité d'accès et permettent une réduction des coûts et de la durée des transports*⁵⁵. » Les hydrocarbures du golfe de Guinée ont ainsi pris une importance géopolitique accrue à compter du 11 septembre 2001.

À cette date, afin de s'émanciper de leurs approvisionnements en hydrocarbures en provenance de la péninsule arabique, les États-Unis se sont tournés vers le golfe de Guinée pour diversifier leurs approvisionnements : « *il faut seulement deux semaines pour que le pétrole ouest-africain atteigne les États-Unis, contre six pour celui en provenance du Moyen-Orient*⁵⁶ ». Les majors américaines ont dès lors joué un rôle moteur dans l'accélération des productions tout d'abord en Angola puis au Nigéria⁵⁷. Sao Tomé a vu également sa production accélérer sous l'effet des investissements américains. Suite au 11 septembre, c'était ainsi un baril nigérian sur deux qui était vendu aux États-Unis⁵⁸. L'objectif affiché était que le golfe de Guinée assure 25% des approvisionnements américains en 2015. Les importations américaines ont augmenté de 40% entre 2001 et 2010, en provenance de six pays : l'Angola, le Cameroun, le Tchad, le Gabon, le Nigeria et la RD Congo⁵⁹. Le Nigéria, ayant intégré l'OPEP en 1971, y a vu sa place croître en devenant le 6^e pays exportateur mondial dès 2005. Face à cette demande croissante et à la présence de nouveaux capitaux et de technologies américaines, le développement de l'offshore dans le bassin du Niger fut rapide : la zone d'exploitation nigériane - le bassin du Niger - couvre ainsi près de 75 000 km² et s'étend jusqu'aux limites du Cameroun et de la Guinée équatoriale. Toutefois, l'augmentation de l'instabilité dans le delta du Niger et les eaux nigérianes a été concomitante de la montée en puissance de la production pétrolière offshore nigériane *puis* de la baisse de la demande américaine.

En effet, un nouveau changement apparaît à partir de 2010 : l'augmentation de l'exploitation du pétrole et du gaz de schiste américain. Le développement du gaz de schiste aux États-Unis a entraîné une remise en cause en profondeur de leurs relations avec le reste du monde. Après avoir rapidement stimulé la production locale, entre 2010 et 2013, les États-Unis ont divisé par deux les importations annuelles de pétrole brut africain en provenance du Nigéria. D'après *l'US Energy Information Administration*, le pourcentage de baisse des importations américaines de pétrole nigérian entre 2010 et 2014 fut de - 91.4%. La capacité indépendante de production américaine à compter de 2010 a alors eu pour conséquence indirecte et involontaire une augmentation de la piraterie dans le golfe de Guinée.

⁵⁵ KUPER Claire, VAGHI Margaux, *Cartographie du pétrole en Afrique de l'ouest*, Etude du GRIP, Bruxelles, 2014.

⁵⁶ GRIP 2014

⁵⁷ POUTIER Roland, « *Les hydrocarbures en Afrique subsaharienne* », Archives HAL, 2014

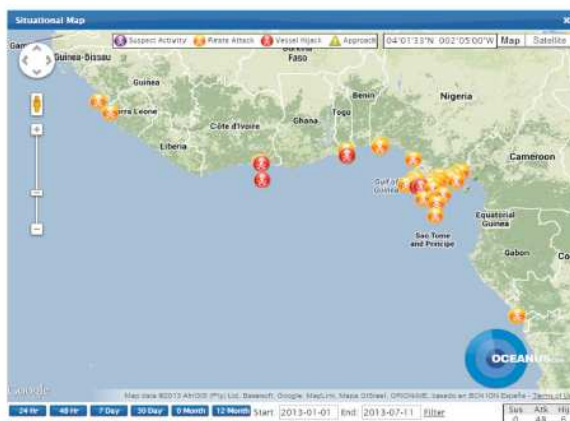
⁵⁸ AUGÉ Benjamin, « Le pétrole au Nigéria, instrument de puissance et miroir d'une fragilité étatique », *Hérodote* n°159, 2015/4.

⁵⁹ VILBOUX Nicole, « Les États-Unis et le golfe de Guinée : intérêts, posture, perspectives », Note FRS du 7 novembre 2019, p.4

Dans un premier temps en effet, les inégalités de répartition de la rente « terrestre » et l'arrivée de nouvelles « cibles » avaient conduit à une augmentation des actes de piraterie/*bunkering* en mer, visant les plateformes offshore. Simultanément, la baisse de la demande américaine a eu des conséquences. Les réseaux criminels nigériens bénéficiaient de la rente produite par la vente du pétrole. Sa diminution a entraîné un besoin de trouver des moyens de financements alternatifs : la piraterie. En second lieu, la dépendance américaine aux hydrocarbures en provenance du golfe de Guinée est allée de pair avec un investissement américain dans la sécurisation de la zone. La relation particulière des États-Unis avec le Nigéria dans le domaine du pétrole s'était accompagnée d'un partenariat privilégié dans le domaine de la sécurité : les États-Unis étaient ainsi l'un des principaux fournisseurs d'équipements militaires et de renseignements au Nigéria, principalement dans le domaine maritime avec dons de radars, de navires, formation dans les écoles militaires, etc. mais aussi dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Le déclin progressif de leur intérêt pour ces hydrocarbures s'est accompagné d'une baisse de ces partenariats de sécurisation⁶⁰, facilitant la montée en puissance des groupes criminels.

Les autres États du golfe de Guinée, quoique concernés par les baisses d'importations, ont été moins touchés par la quête d'indépendance énergétique américaine. L'aggravation de la crise sécuritaire au Nigéria – tant du côté nord avec Boko Haram que du côté sud avec la flambée de la piraterie – a eu un effet d'entraînement vers le bas des investissements privés américains au profit d'États plus « sûrs » (Angola, Guinée équatoriale, Ghana). La crise de la piraterie nigérienne s'est pourtant étendue aux eaux environnantes atteignant des records d'attaques entre 2011 et 2013. À cette date, les pirates nigériens opéraient des côtes du Gabon à la Côte d'Ivoire et on dénombrait environ 160 attaques reportées par an. Ce phénomène a conduit le Bénin dès 2011 à appeler à l'aide la communauté internationale à l'ONU puis à la mise en place de l'architecture de Yaoundé.

⁶⁰ AUGE Benjamin, « Le pétrole au Nigéria, instrument de puissance et miroir d'une fragilité étatique », *Hérodote* n°159, 2015/4, p.151



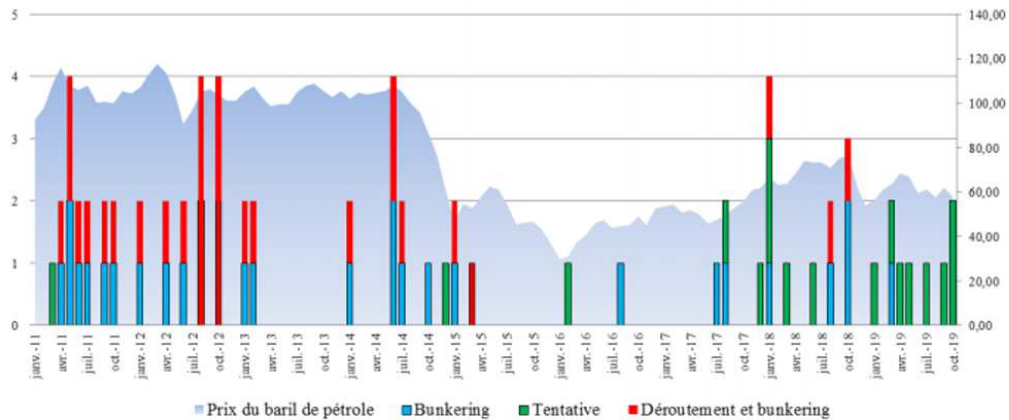
Légende : Carte de déploiements des attaques de piraterie dans le golfe e Guinée en 2013 – Source : OceanUS

La présence accrue en mer de cibles potentielles a conduit à une augmentation simultanée de la piraterie vivrière et criminelle dans l'ensemble de la sous-région. Plateformes ou pétroliers – principalement en attente⁶¹ - constituent en effet des cibles immobiles ou lentes, faciles à atteindre. En outre, l'intensification de l'attrait pour la zone a fait augmenter le nombre de navires présents dans le golfe de Guinée et donc le nombre de cibles potentielles. Enfin, si les tankers et méthaniers demeurent une cible de prédilection des criminels nigériens, les soutages, trafics de pétrole raffinés ou vols de cargaisons revendus sur le marché noir se sont également multipliés, contribuant certes à une économie parallèle mais accroissant également l'insécurité globale. À ce titre, le MICA Centre révélait dans son rapport de janvier 2020 un lien accru entre *bunkering* et prix du pétrole : « *les opérations de bunkering deviennent ainsi théoriquement rentables dès lors que le prix du baril dépasse les 60\$. Elles sont cependant principalement observées lorsque les prix avoisinent les 100 \$ US. Le seuil de rentabilité d'un vol ponctuel est cependant identifié comme bien inférieur pour les brigands opérant au mouillage. Ces derniers emploient des fûts métalliques pour voler quelques litres de carburant, qu'ils revendent sur le marché noir local. Ces évènements ont généralement lieu dès que le prix du baril dépasse les 40 \$ US* »⁶².

⁶¹ La taille modeste des ports du golfe de Guinée et le nombre de navires en transit conduit à des temps d'attente très longs dans le golfe de Guinée. Le port de Lagos est par exemple en permanence congestionné : les pétroliers et gaziers attendent à 50 nautiques des côtes.

⁶² <https://www.mica-center.org/download/bilan.pdf>, p.13

Bunkering dans le golfe de Guinée et prix du baril de pétrole
 Bunkering in the Gulf of Guinea and oil barrel price



Au final, l’intensification des exploitations d’hydrocarbures offshore dans le golfe de Guinée a eu pour corollaire d’accroître les activités de piraterie et de brigandage en proposant de nouvelles sources de revenus aux criminels. Dans un contexte d’augmentation des découvertes de gisements offshore, il convient maintenant d’examiner les potentiels de développement de la piraterie dans la région.

B. État des lieux de la production africaine d’or noir et scenarii d’avenir

Le pétrole est devenu l’une des principales ressources d’une grande partie des États riverains du golfe de Guinée. À l’exception du Cap vert, où aucune ressource n’a été découverte et de Sao Tomé et Príncipe, toujours au stade de la prospection, tous les États du golfe de Guinée commencent à exploiter à des degrés divers leur potentiel en hydrocarbures offshore ou en tirent déjà profit.

Le golfe de Guinée au sens strict abrite l’un des plus grands gisements sous-marins connus du monde, estimé équivalent à environ 4.5% des réserves mondiales de pétrole. Les principaux pays producteurs de pétrole dans cet espace sont ainsi : le Nigéria, l’Angola, la Guinée équatoriale, le Gabon et le Ghana. Plus largement dans la zone, ce sont 17 pays sur 19 qui sont concernés par la production de pétrole – en cours ou à venir - et cinq parmi eux comptent parmi les principaux producteurs de pétrole mondiaux en tant que membres de l’OPEP. Ces hydrocarbures jouent un rôle important dans la prospérité économique de la région mais également dans les enjeux de sécurisation des espaces maritimes.

OPEP et OPEP +

L'organisation des pays producteurs de pétrole intervient dans la régulation de l'offre de pétrole, avec l'accord de ses membres, de manière à influencer sur le prix du baril et notamment à maintenir son cours en diminuant la production lorsque la demande est en baisse.

L'OPEP compte 14 membres dont la moitié sont Africains et cinq localisés dans le golfe de Guinée : Angola, Nigéria, Congo, Gabon, Guinée équatoriale.

L'OPEP + est une alliance créée en 2016 associant 10 autres pays producteurs de pétrole – dont la Russie – aux négociations. Toutefois, les décisions prises par l'OPEP ne s'imposent pas aux 10 membres associés.

Les États-Unis malgré leur premier rang dans la production de pétrole mondiale (571 millions de tonnes par an) ne participent pas aux négociations.

Le Nigéria et l'Angola représentent à eux deux près de 70% de la production des 4 millions de baril par jour de l'Afrique subsaharienne. Malgré cette forte capacité de production, les explorations se poursuivent : les découvertes plus récentes en pétrole et en gaz sont également conséquentes. Un rapide état des lieux de la production et des récentes découvertes souligne l'importance déjà prise et à venir du secteur offshore⁶³.

Le **Nigéria** est aujourd'hui la première économie africaine et le 13e producteur mondial de pétrole avec une capacité de 2 millions de barils par jour et des réserves de 37 milliards de barils. De nouvelles recherches ont permis en 2018 d'identifier un nouveau champ (Oyo) de 28 millions de barils.

L'**Angola** se place en deuxième position en Afrique avec une production actuelle d'environ 1.4 millions de barils par jour. En 2018, ENI a réalisé deux découvertes d'huile légère en offshore avec les champs de Kalimba (70 Mb) et Afoxé (60 Mb), respectivement sous 600 et 800 m d'eau. Un autre bloc, initialement estimé gazier, recèlerait des ressources pétrolières probablement importantes, mais très profondes. D'après B. Augé, le processus d'exploration des ressources pétrolières maritimes de l'Angola n'en est qu'à ses débuts : « *une grande partie du territoire maritime de l'Angola demeure donc encore relativement vierge*⁶⁴ ».

Le **Congo Brazzaville** pour sa part occupe en 2019 la sixième position du continent africain avec 340 000 barils par jour. Les principales découvertes récentes (août 2019) concernent des ressources terrestres.

La **Guinée équatoriale** occupait la 7^e place du classement africain en 2018 avec une production de 206 000 barils par jour. En 2019, de nouveaux champs en offshore très profond ont été découverts, conduisant à une première mise en production en octobre. Mais la production équato-guinéenne a fortement baissé en 2020 atteignant, d'après le site *Trading Economics*⁶⁵, une production de 143 000 barils par jour.

Le **Ghana** a accru sa production avec le champ de Jubilee en 2007, intégrant ainsi le club de l'OPEP. En 2013, 23 nouvelles découvertes avaient été faites en mer. Sa production envisagée pour 2021 était de 250 000 barils par jour, certes loin derrière les 2 millions du Nigéria, mais n'a atteint en 2020 que

⁶³ Cet état des lieux a été effectué en novembre 2020 par la réalisation d'une revue de presse couvrant l'ensemble des pays riverains du golfe de Guinée, complétant les données du site IFP énergies nouvelles, accessible ici : <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/nouvelles-decouvertes-petrole-et-gaz-2018>.

⁶⁴ AUGÉ Benjamin, « Conséquences de l'épidémie de COVID sur les pays pétroliers du golfe de Guinée », rapport d'étude DGRIS, octobre 2020, p.9

⁶⁵ <https://fr.tradingeconomics.com/country-list/crude-oil-production?continent=africa>

199 000 barils par jour. La production ghanéenne est toutefois en plein essor et les prospections se poursuivent.

Le **Gabon** a pour sa part connu quelques années de recul de la production, se maintenant toutefois à des capacités d'environ 150 000 barils par jour en 2020. La découverte en avril 2018 de nouveaux puits (DTM 2 et 3) très prometteurs dans le champ offshore Tortue contribue à la relance de la production gabonaise.

Ces pays sont majoritairement dépendants du pétrole puisque près de 90 % de leurs revenus proviennent des hydrocarbures. Les autres États du golfe de Guinée, tels que la République de Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Cameroun, etc. disposent eux aussi d'une économie dont une partie croissante des revenus vient du pétrole, même si elle est plus diversifiée.

Le **Cameroun** produit 85 000 barils par jour mais a connu une baisse de sa production en 2020 tombant à 67 000 barils.

La **Côte d'Ivoire** a pour sa part identifié des gisements en offshore très profond (5000m) dans le bassin de Tano, encore peu exploités. La Côte d'Ivoire ambitionne d'atteindre une production sensiblement équivalente à celle du Ghana d'ici 2021 (200 000 barils par jours) mais produisait en 2020 seulement 37 000 barils par jour.

Au **Bénin**, par exemple, la société nigériane South Atlantic Petroleum (Sapetro) a découvert en 2013 un gisement évalué à 87 millions de barils au large des côtes de Sème. En 2018, un champ en offshore très profond a également été mis à jour. Le **Togo**, lui, s'est engagé dans des exploitations offshore aux côtés de la compagnie italienne ENI à compter de 2013.

Un peu plus au nord, depuis 2014, le **Sénégal** a renforcé sa politique d'exploration des gisements pétroliers et gaziers offshore. En 2016, les études conduites au large du Sénégal ont confirmé l'existence de puits importants de pétrole de bonne qualité⁶⁶ avec des réserves estimées à un milliard de barils. Certaines estimations sur des puits en offshore très profond atteignent 500 milliards de barils. En complément, des réserves de gaz estimées à 450 milliards de m³ à proximité de l'île Saint-Louis auguraient de perspectives réjouissantes pour le pays. Le Sénégal visait ainsi une exploitation autour de 200 000 barils par jour à compter de 2021. De même, la **Gambie** a signé un contrat d'exploitation pour un champ offshore avec une compagnie américaine depuis 2012. Le potentiel de son plateau continental, partagé avec le Sénégal est également prometteur. Ainsi, en mai 2018, un gisement offshore d'un milliard de barils a été découvert (prospects Samo et Bambo).

La **Guinée Bissau** constitue également aux regards des investisseurs une destination intéressante malgré une viabilité économique des blocs encore incertaine. L'exploitation offshore en **Guinée Conakry** pour sa part est plus récente : l'exploration offshore n'a commencé qu'en 2014 autour de champs offshore découpés en 22 blocs. Si au **Libéria** des prospections ont eu lieu, celles-ci ont été suspendues en 2012 retardant une éventuelle exploitation. Il en va de même en **Sierra Leone** où la présence d'hydrocarbures offshore a été confirmée sans être encore largement exploitée. Enfin, le **Congo** (RDC) se positionne au 17e rang de la production africaine avec 23 000 barils par jour. Sa production devrait toutefois s'accroître avec la récente découverte de champs cette fois-ci onshore estimés à 2 milliards de barils.

L'ensemble de ces découvertes augurent d'exploitations futures, continues et importantes sur l'ensemble des espaces maritimes du golfe de Guinée, et non plus majoritairement aux abords du Nigéria. Le risque est alors, en l'état des moyens,

⁶⁶ Prospection de la compagnie écossaise Cairn Energy

d'une extension de la piraterie à ces zones, d'autant plus que certains pays accroissant leurs productions disposent de moyens navals très faibles⁶⁷.

Quatre scénarii sont ici envisagés :

Concernant la partie sénégal-gambienne de cet espace, les ressources maritimes et les capacités politiques et navales du Sénégal laisse présager une piraterie possible mais contenue. Une participation accrue du Sénégal au processus de Yaoundé est de même envisageable. Longtemps éloigné des zones de piraterie, ce dernier ne s'était réellement investi qu'avec l'ouverture des discussions sur l'insécurité maritime (pêche illégale, économie bleue). L'accroissement du risque pirate dans ses eaux ou dans les eaux voisines est susceptible de renforcer sa contribution au processus de Yaoundé, renforçant dès lors l'intérêt de faire jouer un rôle central au Sénégal dans la lutte contre l'insécurité maritime, par exemple en lui confiant en tant que porte d'entrée et de sortie du golfe de Guinée un rôle dans la formation des marines locales⁶⁸.

Pour la zone couvrant la Guinée Bissau jusqu'à la Côte d'Ivoire, la faiblesse des marines locales et de la prise en compte de l'insécurité maritime au niveau politique couplée à l'augmentation de la production d'hydrocarbures offshore laisse présager une augmentation de la piraterie et du brigandage dans cet espace. Les données fournies par le MICA Centre pour l'année 2019 montrent que les actes de piraterie et de brigandage se sont étendus au-delà des habituels voisins proches du Nigéria⁶⁹. Une plus grande sensibilisation de ces pays – participant de manière irrégulière aux rencontres internationales sur la question – devrait être envisagée en proposant l'une des prochaines co-présidences du G7 à l'un de ces pays : la Guinée Conakry par exemple pourrait faire un bon candidat en raison de son investissement dans la sécurisation des espaces maritimes et de l'accroissement des risques dans ses eaux.

Concernant l'espace couvrant la Côte d'Ivoire jusqu'aux côtes du Congo, il est vraisemblable que la donne ne change que faiblement. L'industrie maritime a classé en rouge une large partie de cet espace, prévoyant un maintien de la piraterie dans cette zone, malgré les efforts manifestes de pays comme le Cameroun ou le Togo, relativement épargnés par les attaques. Les exploitations en hydrocarbures offshore sont déjà importantes dans cette zone, de même que la prise en compte de

⁶⁷ Cf partie 1

⁶⁸ La marine sénégalaise serait vraisemblablement encline à jouer ce rôle comme en témoigne l'entretien de 2017 avec son CEMM, l'amiral Diagne, à Cols bleus : « *la Marine nationale sénégalaise coopère avec les marines des pays de la Commission sous-régionale des pêches (CSR) depuis sa création en 1985. À ce titre, des opérations conjointes sont régulièrement organisées par le Département des opérations de surveillance des pêches de la CSR pendant lesquelles le Sénégal met à disposition des patrouilleurs qui opèrent en dehors de nos eaux nationales. Au plan bilatéral, le Sénégal et la Guinée-Bissau mutualisent leurs moyens pour surveiller leur espace maritime.* »

⁶⁹ Le MICA centre conclut pour l'année 2020 à une augmentation des actes de vols à main armée ou brigandage et à une extension de la couverture géographique des attaques allant désormais jusqu'à la Guinée Conakry.

l'insécurité maritime et l'engagement des États dans ce domaine. La piraterie y est donc susceptible de se maintenir peu ou prou au niveau actuel.

Enfin, **l'espace allant du Congo à l'Angola** pourrait être le lieu d'une recrudescence de la piraterie, les nouveaux gisements d'hydrocarbures étant susceptibles d'attiser de nouvelles convoitises dans des pays où les moyens navals – à l'exception de l'Angola – demeurent relativement restreints.

Au final, les scénarii liés aux nouvelles découvertes en hydrocarbures offshore n'augurent pas une amélioration de la situation globale dans la zone mais au contraire préfigurent des conditions opportunes pour un accroissement de la couverture géographique de la piraterie et l'émergence de nouveaux foyers, sans doute moins bien organisés mais distincts de l'épicentre nigérian. À ces perspectives, il convient enfin d'ajouter l'impact récent du COVID, objet de la troisième partie.

III. Perspectives d'évolution de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée dans le contexte du COVID

L'économie mondiale subit de manière globale les conséquences de la crise du COVID-19. L'Afrique est cependant considérée comme l'espace mondial le moins touché par la pandémie d'un point de vue sanitaire. En effet, le continent regroupant 17% de la population mondiale est marqué par la jeunesse de ces habitants (62 % des Africains ont moins de 25 ans), ce qui peut expliquer à ce stade un moindre nombre de contaminations et de décès. En Afrique de l'Ouest et Centrale, le Nigéria, le Ghana et l'Angola comptent parmi les pays les plus touchés. Mais à titre d'exemple, le Ghana – pays ayant pratiqué le plus de tests – ne recensait en décembre de cette année que 323 décès sur 30 millions d'habitants⁷⁰. L'épidémie s'étend pourtant rapidement. Début décembre 2020, plus de deux millions de cas étaient confirmés pour le continent. Aucun pays du golfe de Guinée n'est complètement épargné par la pandémie.

La crise sanitaire va pourtant avoir des conséquences économiques et sociétales importantes dans la zone du golfe de Guinée, en raison de trois facteurs aggravants.

⁷⁰ Données de l'OMS/AFP/Gouvernements et autorités sanitaires des pays concernés consultables le 2 décembre 2020 : <https://www.jeuneafrique.com/910230/societe/coronavirus-en-afrique-une-carte-pour-suivre-au-jour-le-jour-lavancee-de-lepidemie/>

Premièrement, il s'agit d'une zone tirant une grande partie de ses revenus de l'exploitation du pétrole. Or, dès avril 2020, les pays producteurs de pétrole ont été fortement impactés par les bouleversements des économies mondiales et la réduction de la demande.

Deuxièmement, la stabilité politique relative des États riverains repose sur une croissance économique forte. Selon la Banque mondiale⁷¹, la crise du COVID entrainera – pour la première fois en 25 ans - une récession économique pour l'Afrique subsaharienne d'au moins 3 %. Cette récession risque alors d'engendrer une déstabilisation des équilibres sociétaux et d'aggraver l'insécurité dans la région, dont l'insécurité maritime.

Enfin, une partie significative des revenus de la région provient soit de l'aide internationale, soit de mouvements d'argent en provenance de migrants installés à l'étranger. Dans un contexte de crise économique mondiale, ces entrées d'argent peuvent être revues à la baisse avec des conséquences fortes pour les populations bénéficiaires. Elles sont en outre susceptibles d'entraîner des recompositions des partenariats internationaux.

Un rapport de l'Agence Europol de mars 2020 témoigne en complément de la rapide adaptation des réseaux criminels au contexte inédit de la crise du COVID-19. Trois axes y sont particulièrement identifiés : la hausse de la cybercriminalité, le blanchiment d'argent et le trafic de faux médicaments. La cybercriminalité a connu l'évolution la plus nette. La désinformation et la hausse des attaques de logiciels malveillants sont constatées partout dans le monde pouvant entraîner des pertes financières conséquentes. Ainsi, « *le Bénin a pu enregistrer des pertes de 518 488 dollars pour le seul premier semestre 2020* ⁷² ». Ce risque est susceptible d'affecter les ports ou les navires du golfe de Guinée, constituant une menace supplémentaire dans le domaine de l'insécurité maritime. Parallèlement, les trafics de faux médicaments – notamment ceux supposés traiter le COVID – ont explosé. En ce qui concerne l'insécurité maritime traditionnelle, les tendances du MICA Centre montrent également une hausse de la piraterie et du brigandage et une extension géographique des attaques.

⁷¹ Communiqué de presse de la Banque mondiale du 8 octobre 2020.

⁷² Europol, Pandemic profiteering: how criminals exploit the COVID-19 crisis, 27 mars 2020

1. Les conséquences de la crise de la COVID-19 sur la stabilité globale

Une hausse de l'instabilité en Afrique subsaharienne aura inéluctablement des conséquences dans le domaine sécuritaire global et dans celui plus spécifique de l'insécurité maritime. D'après le rapport *Africa's Pulse* d'avril 2020, le COVID frappe au point de vue économique les pays les plus dynamiques de la région : Nigéria, Angola et Afrique du sud « *dans un contexte de faiblesse persistante de la croissance et des investissements et d'un déclin des prix des matières premières*⁷³ ». Les principaux pays producteurs de pétrole sont ainsi fortement touchés mais ce ne sont pas les seuls. Les pays qui misaient sur le développement de leurs économies par la mise en exploitation d'hydrocarbures offshore se voient contrarier dans leurs projets tandis que les pays qui avaient diversifié leurs économies souffrent d'une baisse générale de la demande mondiale. La diminution des revenus des États – quand bien même les pratiques de redistribution y sont faibles – et des revenus de la population risquent d'avoir des conséquences sociétales et politiques fortes.

A. Une déstabilisation forte des pays producteurs de pétrole

L'instabilité des cours du pétrole, accrue depuis quelques années avec les crises géopolitiques internationales, et au cœur de l'actualité avec la crise sanitaire du COVID-19, a des conséquences importantes sur les économies des pays du golfe de Guinée et par ricochet sur les politiques de sécurisation de ces espaces maritimes.

En effet, les hydrocarbures assurent non seulement des recettes importantes pour les États du golfe de Guinée mais constituent également le socle de leur budget et de leurs prévisions de croissance. Ce phénomène n'a d'ailleurs pas tant été le fait de la production d'hydrocarbures en elle-même que de l'importance du cours du brut et surtout de la hausse de ce cours entre 2003 et 2008⁷⁴. Ainsi, au Nigéria, les exportations de pétrole représentent près de 90 % des recettes commerciales et contribuent habituellement à 70 % des recettes publiques.

⁷³ Africa's Pulse, « Evaluation de l'impact économique du COVID-19 et des réponses politiques en Afrique subsaharienne », rapport du bureau de l'économiste en chef de la région Afrique, volume 21, avril 2020, p. 1

⁷⁴ AUGE Benjamin, « Conséquences de l'épidémie de COVID sur les pays pétroliers du golfe de Guinée », Rapport d'étude DGRIS, octobre 2020 : entre 2003 et 2008, cette forte augmentation est la conséquence de l'accroissement de la demande mondiale.

Avec la crise, la consommation de pétrole a drastiquement baissé⁷⁵. En outre, la guerre des prix et de la production engagée par l'OPEP, l'OPEP+ et les pays non OPEP en mars 2020 a accru son impact sur les plus petits pays producteurs de pétrole. La Russie s'est ainsi opposée à l'Arabie saoudite et aux pays de l'OPEP avec qui elle coopère pourtant depuis 2016 dans le cadre de l'OPEP +. Elle a dans un premier temps refusé de baisser sa production. L'Arabie saoudite a alors riposté en ouvrant les vannes. Elle s'est ainsi engagée dans une double baisse : en faisant baisser les prix du baril *via* une augmentation de sa production ET en baissant ses prix à l'exportation. La Russie a fini par céder et un mois après leur désaccord, les pays de l'OPEP+ se sont engagés à collectivement baisser leur production. Toutefois, cette crise, conduisant à un prix négatif du baril, a mis à mal tous les budgets. Les gouvernements avaient en effet établi des prévisions en misant sur un prix du baril autour de 55-60\$. Or, ce dernier a chuté en moyenne à 20\$ le baril allant même jusqu'à -37.5\$ le baril au plus fort des tensions.

À cela, selon les travaux de Benjamin Augé, vient s'ajouter une aggravation de la crise pour les pays producteurs nets de pétrole, c'est-à-dire ceux qui exportent du pétrole brut et importent du pétrole raffiné pour leur consommation, à l'instar des pays producteurs du golfe de Guinée. En outre, « *les États pétroliers africains ont été durement atteints du fait de leurs coûts de production, largement supérieurs à ceux du golfe persique*⁷⁶. »

Les ajustements à la baisse des budgets ont ainsi eu lieu dans tous les pays producteurs de pétrole dans le golfe de Guinée, ainsi que dans les États fédérés : Angola, Nigéria, Congo Brazzaville, Guinée équatoriale, etc... Durant la crise, le Nigéria n'a pourtant pas joué immédiatement le jeu de la baisse de la production⁷⁷ mais le gouvernement a tout de même dû réduire drastiquement son budget national prévu pour 2020, calculé sur un prix référence de 57 dollars et avec une production dépassant les 2 millions de barils par jour.

Au-delà de ces conséquences budgétaires, la thèse défendue par B. Augé dans ses travaux prospectifs sur les conséquences du COVID sur les États producteurs de pétrole africain se résume à une absence de déstabilisation politique essentiellement due à la nature non providentielle de ces États⁷⁸. Si les risques de fortes contestations politiques ou de révoltes populaires pouvant conduire à des changements de gouvernements sont en effet sans doute limités, les

⁷⁵ Elle représente 16.4 millions de baril au second trimestre 2020, soit une baisse de 18% par rapport à l'année précédente d'après B. Augé, 2020.

⁷⁶ AUGÉ 2020, p.4

⁷⁷ En août 2020, lors de la dernière réunion de l'OPEP, il lui a été demandé de réduire sa production de 114 000 barils par jour.

⁷⁸ AUGÉ 2020

conséquences sociétales et les risques dans le domaine sécuritaire nous paraissent néanmoins exister.

Quelles peuvent être les conséquences de cette crise ?

Tout d'abord, une incapacité à honorer les dépenses de l'État. En s'engageant au sein de l'OPEP à réduire leur production, les pays ont accepté une perte de revenus qu'ils espéraient modérée. La crise les frappe néanmoins de plein fouet en fonction de la diversification de leurs économies et de leur fonctionnement interne. Leur capacité à financer les dépenses courantes de l'État, et notamment la sécurisation de leurs eaux, peut en être entravée.

Deuxièmement, les États risquent de tomber dans l'enfer du surendettement. Malgré leurs capacités de productions, les États africains producteurs ne sont pas en mesure de raffiner leur pétrole sur place. Ils sont donc extrêmement dépendants des importations et donc doublement dépendants du coût du baril. Les options dans ce cas de figure sont de plusieurs ordres. Tout d'abord, ce manque à gagner peut être compensé par des aides d'urgence sollicitées auprès d'instances internationales à l'instar du Fond monétaire international (FMI). Ce choix a été fait par l'Angola ou le Congo qui a demandé au FMI une aide d'urgence de 500 millions d'euros. L'autre option consiste en un endettement auprès de pays poursuivant une politique de prêt sans conditionnalité, à l'instar de la Chine. Beaucoup plus faciles d'accès, ces prêts présentent le risque d'une mainmise d'une puissance étrangère sur les pays en difficultés financières avec notamment une captation des ressources énergétiques à leur propre profit. Enfin, la dernière option – comme déjà engagé en Angola – consiste en la privatisation d'infrastructures ou de zones d'exploitation. Dans le contexte de crise néanmoins, les investisseurs hésitent et l'argent peine à rentrer dans les caisses.

Troisièmement, l'exploitation des hydrocarbures, nous l'avons vu dans le cas du Nigéria, suscitent des tensions sociétales. Plus de 90% de la production d'hydrocarbures est exportée, rendant la dépendance aux pays importateurs d'une part et aux groupes privés d'autre part très forte. Dans les deux cas, la conservation de la pleine souveraineté de ces États et leur capacité à maintenir une autonomie stratégique semblent questionnées. Les rares raffineries dans le golfe de Guinée sont en outre particulièrement vétustes. Le Nigéria en compte quatre non fonctionnelles pour 190 millions d'habitants. Un milliardaire – Aliko Dangote⁷⁹ a annoncé vouloir investir dans ce domaine : il a ainsi décidé de construire la plus grande raffinerie du pays à Lagos afin de traiter 650 000 barils jours soit l'équivalent de la consommation locale plus la possibilité de se mettre

⁷⁹ L'homme le plus riche du continent africain disposant d'une fortune de 9 milliards d'euros.

en capacité d'exporter dans les pays voisins⁸⁰. Mais dans l'attente de ce projet, l'accroissement du marché noir reste l'option la plus vraisemblable. Les ventes de pétrole sur des marchés parallèles sont déjà massives. On estime à 133 milliards de dollars la somme du pétrole détournée chaque année dans le monde au détriment des États et des compagnies. « *Le Nigeria perd à lui seul, dix-sept milliards de dollars par an, en raison des vols et des détournements sur les pipelines de la région du Delta*⁸¹ ». Le pétrole est aussi le moteur d'une corruption intensive, engendrant des rivalités pour le partage de la rente. Enfin, la décision nigériane prise en 2020 de ne plus subventionner l'essence (seul avantage des populations) risque de surcroît de conduire à une forte augmentation des prix à la pompe et à la réactivation d'activités de *bunkering* massif. Si une partie de ces reventes dessert une économie locale parallèle, une grosse part de ces vols financent d'autres trafics et notamment le terrorisme. Le risque d'une détérioration sécuritaire est donc présent.

B. Des conséquences sociétales globales génératrices de tensions

Le COVID va entraîner la première récession dans la région depuis 25 ans. Les pertes de production pour la région sont estimées par *Africa's Pulse* entre 37 et 80 milliards de dollars pour l'année 2020. En dehors des pays dépendants des exportations pétrolières, certains secteurs clefs de l'économie de l'Afrique subsaharienne sont particulièrement touchés : le tourisme, le transport aérien, le coton, le cacao. Ainsi, même les pays qui avaient diversifié leurs économies vont connaître un choc économique sans précédent.

La crise engendrée par le COVID touche par exemple considérablement le secteur du tourisme : un pays comme le Ghana a déjà perdu 170 millions de dollars rien que dans ce secteur. La Côte d'Ivoire, pour sa part, bénéficiant d'une économie dynamique et moindrement dépendante du pétrole que le Ghana, est particulièrement affectée par la chute des cours du cacao⁸². La Côte d'Ivoire est en effet le premier producteur mondial de cacao. L'or brun représente 10% du PIB ivoirien et 40% de ses recettes d'exportation. La fermeture des frontières a entraîné tout d'abord une réduction de la main d'œuvre disponible pour les récoltes. À cela sont venus s'ajouter le ralentissement du transport maritime vers les principaux marchés internationaux (Europe, États-Unis et Chine) ainsi qu'une baisse de la demande mondiale (fermeture des restaurants, des salons du chocolat, etc) et une chute des prix (déjà trop bas pour permettre des revenus

⁸⁰ <https://afrimag.net/raffinage-petrole-pari-fou-daliko-dangote/>

⁸¹ <https://www.rfi.fr/fr/economie/20181016-petrole-marche-noir-financement-drogue-terrorisme>

⁸² Le Ghana est le second producteur (24%) de la région. À eux deux, ils représentent 64% du marché mondial de fèves de cacao.

décents aux producteurs)⁸³. La Côte d'Ivoire a ainsi dû négocier une prime de soutien avec les multinationales du secteur pour éviter les faillites locales⁸⁴. Une telle perte de revenus pour les producteurs menace les achats alimentaires, eux aussi perturbés par la mise en sommeil du transport maritime. La sécurité alimentaire devient ainsi un point de vigilance important pour le gouvernement.

Dans les États voisins, c'est la baisse du prix du coton qui affecte les millions de ménages au Bénin, au Burkina Faso, au Mali et au Togo qui dépendent de ce secteur pour leurs revenus. Les revenus des producteurs de café ou de noix de cajou pourraient également chuter sous l'effet d'une baisse de la demande mondiale. À ces phénomènes vient enfin s'ajouter la perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales qui aura des répercussions rapides sur les économies de la région. Malgré ses capacités de production, l'Afrique est en effet largement tributaire de ses importations pour sa suffisance alimentaire⁸⁵. « *Entre 1980 et 2007, la production alimentaire de l'Afrique n'a pas suivi la croissance démographique et son déficit alimentaire a augmenté en moyenne de 3,4 % par an. Au cours de cette période, le solde des exportations et des importations de produits agricoles de l'Afrique est passé d'une situation à l'équilibre à un déficit de 22 milliards USD*⁸⁶ ». Le premier risque réside ici dans des pertes de revenus conséquentes pour les États mais aussi pour les populations, pouvant conduire à un accroissement de l'insécurité alimentaire, et sans doute à des conséquences sur les ressources halieutiques, voire à une augmentation des migrations à destination des villes de la région, ou de l'Europe.

Deuxièmement, les mesures adoptées par les gouvernements pour endiguer le virus, telles que les fermetures de frontières, les interdictions de voyager et les restrictions de déplacements créent d'importantes perturbations pour les personnes, les entreprises et les organismes gouvernementaux. Le ralentissement des activités économiques devrait avoir des effets sur le chômage, la baisse des salaires et la perte des revenus, réduisant considérablement le pouvoir d'achat et la consommation des ménages. La hausse du chômage – et principalement celle concernant les jeunes, fortement concernés par les emplois informels durement touchés avec la crise - constitue un risque potentiel majeur pour la sécurité globale : des hommes jeunes et sans emploi constituant les recrues privilégiées des réseaux criminels et terroristes.

⁸³ CIRAD, « Covid 19 et sécurité alimentaire », mai 2020. <https://www.cirad.fr/actualites/toutes-les-actualites/articles/2020/science/covid-19-securite-alimentaire-quels-risques-pour-les-planteurs-de-cacao-ivoiriens>

⁸⁴ Pour y remédier, la Côte d'Ivoire et le Ghana cherchent à imposer un prix plancher au cacao ainsi qu'à augmenter la part de la valeur ajoutée du pays dans la filière cacaoyère en transformant sur place les fèves en pâte à tartiner. Le président a ainsi inauguré une usine de transformation en septembre 2020.

⁸⁵ Les importations concernent des produits de base comme le riz, le blé, le maïs, les produits laitiers, la viande.

⁸⁶ Agriculture et stratégies, « *Changement climatique et sécurité alimentaire en Afrique* », octobre 2019

Troisièmement, l'investissement direct étranger risque de diminuer, sous l'effet de la réorientation des capitaux des partenaires vers leurs économies nationales. Ainsi, les pays qui misaient sur les investissements étrangers pour développer leur potentiel voient leurs projets, si ce n'est, annulés, du moins retardés. C'est particulièrement le cas pour tous les pays ayant des prospects dans le domaine des hydrocarbures offshore. L'exemple du Sénégal est à cet égard probant. Depuis 2014, le pays s'est lancé dans une stratégie d'exploration et de développement du pétrole offshore dont le démarrage était prévu pour 2021/2022. Les estimations de 500 millions de barils de pétrole en réserve auguraient de recettes conséquentes. Le pays espérait ainsi encaisser 16 800 milliards de FCFA (à peu près 26 milliards d'euros) sur les 30 années qui suivront le démarrage de la production de pétrole attendu en 2021. Un code pétrolier est parallèlement en cours d'élaboration pour permettre une redistribution juste de la manne pétrolière et ne pas tomber dans la « malédiction des matières premières⁸⁷ ». D'après des simulations effectuées, en 2017, par le ministère de l'Économie, une production moyenne au-delà de 100.000 barils par jour entre 2021 et 2035 devait entraîner un taux de croissance de 9,4 % par an, pour 52 milliards de dollars de PIB supplémentaires par an. La pandémie vient toutefois de repousser le début des exploitations au mieux en 2023, reculant d'autant des recettes nécessaires dans un contexte d'augmentation de la facture énergétique à l'import et de baisse de revenus dans le secteur de la pêche⁸⁸. Si, à ce jour, le pays dispose d'une forte stabilité politique, le risque de pénétration accrue de terroristes en raison de voisins instables n'en demeure pas moins élevé.

Enfin, dernière grande conséquence économique du COVID sur les États riverains du golfe de Guinée : les **transferts de fonds** des migrants pourraient baisser, ces derniers voyant leurs revenus diminuer dans les pays d'accueil. Les transferts d'argent de la diaspora représentent des sommes conséquentes nécessaires à la vitalité économique du pays et au soutien local des familles. Au Sénégal toujours, ils peuvent représenter jusqu'à 10% du PIB. Ces pertes de revenus sont en outre aggravées par la baisse des aides des pays tiers compte tenu de la récession mondiale. Ainsi, le cas sénégalais permet d'illustrer le retrait d'une partie des soutiens *ante* crise. Alors que les Australiens et les Britanniques s'étaient positionnés dans le chantier des exploitations de pétrole offshore, ces partenaires, notamment l'Australie⁸⁹, ont annoncé se retirer d'une partie des

⁸⁷ Cf le modèle nigérian

⁸⁸ La situation des finances publiques reste tendue en raison du renchérissement des cours internationaux du pétrole et du gel des prix de l'énergie au niveau national, qui induisent une réduction des recettes et une hausse du montant des subventions énergétiques. La pêche qui reste cependant un secteur clé de l'économie familiale sénégalaise subit également les conséquences de la dégradation des ressources halieutiques (surexploitées) et de l'augmentation récente de la facture énergétique.

⁸⁹ Les Britanniques ont annoncé reporter d'un an l'entrée en exploitation du projet.

projets en raison de la crise au profit d'investissements chinois dans les infrastructures. Ce cas est symptomatique. En effet, le Sénégal a longtemps été un pays assez réticent à l'offre chinoise, souhaitant préserver une forme d'indépendance face au risque d'endettement. Toutefois, le constat d'une augmentation du déficit public avec le COVID, principalement due à l'augmentation du prix du pétrole raffiné, a conduit à accepter aujourd'hui les offres financières refusées hier. Cette recherche de soutien financier pour faire face à la décroissance et éviter la crise se fait tout azimut. Ainsi, au-delà des prêts aux institutions internationales classiques que vont être le FMI, la Banque mondiale, ou la Banque africaine de développement, ces pays se tournent également de plus en plus vers la Banque islamique de développement ou vers les prêts chinois. La construction des deux usines de cacao annoncées en septembre 2020 par la Côte d'Ivoire est ainsi financée par la Chine et effectuée par une entreprise chinoise⁹⁰.

Dans ce contexte, l'augmentation du chômage et de la pauvreté, ainsi que le risque d'insécurité alimentaire constituent des risques majeurs pour un accroissement des activités illégales. D'un autre côté, l'impact du COVID sur l'économie mondiale risque de conduire à un déséquilibre renforcé des coopérations et partenariats internationaux au profit de nouveaux soutiens, qui ne conditionnent pas nécessairement leur aide à des programmes de réformes.

2. Conséquences potentielles du COVID sur l'insécurité maritime régionale

Selon les projections de la Banque mondiale, la croissance économique en Afrique subsaharienne devrait devenir négative pour être comprise entre -2,1 % et -5,1 % en 2020-2021. Dans ce contexte, les investissements pour la sécurisation des espaces maritimes ne vont sans doute pas apparaître comme des priorités. Trois conséquences à la pandémie dans le domaine de la sécurisation des espaces maritimes sont à craindre : 1/ une diminution des engagements politiques et des financements de la sécurisation des espaces maritimes, 2/ une hausse simultanée des actes de piraterie et de brigandage allant de pair avec une augmentation des tensions avec le secteur privé, 3/ une accentuation globale de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.

⁹⁰ L'investissement total se monte à 216 milliards de francs CFA (330 millions d'euros), financé par un prêt de la Chine signé en avril avec un objectif de 40 % de la production destinée au marché chinois. (Le Monde, article du 23 septembre 2020)

A. La possible diminution des engagements politiques et des financements de la lutte contre l'insécurité maritime

Dans un contexte de croissance de la pauvreté et des difficultés intérieures, l'engagement politique des États du golfe de Guinée dans le domaine de la sécurisation des espaces maritimes risque de passer au second plan. La diminution des ressources des États aura pour conséquence – au-delà de la baisse globale du budget – une rationalisation des dépenses. Le premier risque réside dans la capacité de financements des fonctionnaires et des marines. Le coût de fonctionnement des marines dans le golfe de Guinée est déjà élevé. Le constat est régulièrement effectué d'absence de sorties en mer en raison notamment du coût du carburant. Dans un contexte d'augmentation des prix en raison des importations, il est à craindre une moindre présence en mer. Le financement d'une partie de ces coûts avait pu être couvert par le concept RECAMP « renforcement des capacités africaines » proposé par le ministère des affaires étrangères jusqu'en 2015. Ce système avait montré son efficacité dans son volet maritime. Une réactivation de ce concept en soutien aux marines africaines dans un contexte de crise pourrait être envisagée.

Deuxièmement, les fléchages de budgets nationaux à destination des organisations régionales est traditionnellement l'objet de discussions. Ces organisations se plaignent régulièrement du défaut de paiement des États contributeurs. Face à une baisse des revenus nationaux, ce phénomène risque de s'accroître et de fragiliser les structures émergentes de l'architecture de Yaoundé. Plus que jamais une mobilisation sur le financement – y compris extérieur – de cette architecture doit prendre corps. La conférence prévue sur ce sujet depuis 2013 ne s'est en effet jamais tenue. De même, le groupe de travail élaboré à l'initiative de la France lors de sa présidence du G7++ de 2019 sur les finances n'a pas permis une mobilisation conséquente au point que les présidences à suivre envisagent de le supprimer. Le financement de cette architecture par le soutien du G7++ demeure pourtant primordial au risque de voir de nouveaux acteurs se positionner dans le domaine et en modifier les finalités⁹¹.

Enfin, le tableau relatif aux moyens navals disponibles dans le golfe de Guinée faisait figurer un certain nombre de commandes pour renforcer les capacités locales. Une baisse de revenus des États peut s'accompagner d'une incapacité à honorer ces contrats. Or, un certain nombre d'entreprises françaises sont concernées par ces commandes. Une mobilisation en faveur du maintien de

⁹¹ La Chine a, à plusieurs reprises, sollicité le G7++ (à Londres par exemple en 2016 lors d'une réunion organisée par Ocean Beyond Piracy), tout en proposant d'y apporter des modifications de fonctionnement ou en sollicitant indépendamment les États du golfe de Guinée pour les soutenir dans la sécurisation de leurs espaces maritimes sans tenir compte des initiatives déjà existantes.

l'investissement dans la sécurisation des espaces maritimes africains, comme porte de sortie à la crise et au nom des initiatives prises dans le domaine de l'économie bleue semble dès lors primordiale pour l'ensemble des parties prenantes. Le G7++ devrait s'en faire le porte-parole.

B. Une hausse des tensions avec le secteur privé ainsi que de la piraterie et du brigandage

Le golfe de Guinée n'échappe pas à la maritimisation du monde et à la dépendance aux espaces maritimes. Ainsi, le commerce extérieur africain repose sur un système de transport relativement peu coûteux permis par le transport maritime conduisant à ce que plus de 90% des échanges des États de la région avec le reste du monde transitent par le golfe de Guinée, notamment dans le domaine de la sécurité alimentaire et des hydrocarbures.

Du côté des industriels, beaucoup de projets sont reportés en raison de la crise de la COVID et de la baisse du prix du pétrole. C'est ainsi le cas de FAR au Sénégal, de Shell au Nigeria, de ENI en Angola ou au Ghana. Ce désengagement peut être perçu comme un abandon de la part du secteur privé dans une situation de crise et à un moment où les États comptaient sur ces investissements pour booster leur croissance. Les tensions entre secteur privé et États riverains dans le domaine de la sécurisation des espaces maritimes sont souvent importantes, les premiers considérant comme insuffisants les efforts des seconds. Le contexte global du COVID est susceptible d'accroître ces tensions.

Des initiatives pour accroître les contributions du secteur privé sont déjà envisagées. Ainsi, le National Economic Council du Nigeria a évoqué le fait que des majors payent désormais leurs taxes en numéraires et non plus en brut afin d'accroître les entrées financières. Les projets régulièrement abandonnés et réactivés de faire payer une taxe d'entrée aux armateurs dans le golfe de Guinée pourraient également réaffirmées. De telles initiatives auront pour conséquence de faire croître les tensions entre les deux parties qui peinent parfois à se parler. Un effort sur le dialogue entre secteur privé et États riverains semble dès lors devoir être conduit.

Cet axe d'effort semble d'autant plus nécessaire que les prévisions d'un Nigeria particulièrement touché par la crise économique globale et par la chute du secteur pétrolier laissent présager une recrudescence de la piraterie organisée mais également de la piraterie vivrière. La semaine du 13 novembre 2020 a par exemple été à cet égard particulièrement illustrative des tensions à venir : entre le

13 et le 16 novembre, 19 marins avaient été enlevés pour des rançons dans le golfe de Guinée, une attaque sur un navire de soutage détourné afin de revendre le pétrole a été signalée, une embarcation suspecte a manœuvré à proximité d'un pétrolier dans les eaux ghanéennes avant de s'écarter⁹². De manière plus générale, le Mica Centre fait part de deux tendances pour l'année 2020 : une dilution des attaques et une augmentation des actes relevant du brigandage. Cela signifie d'une part que la crise du COVID a eu pour première conséquence d'augmenter les attaques commises dans le cadre de l'économie parallèle. Or, la crise économique dans le golfe de Guinée n'en est qu'à ses débuts. De manière plus générale, l'insécurité maritime liée à des compléments de revenus pour la population risque d'augmenter dans tous les domaines (brigandage mais aussi vols, pêche de poissons sous-taillés, trafics divers..). Deuxième élément mis en avant la dilution des actes de piraterie. Elle témoigne non seulement d'une permanence de l'épicentre nigérian mais aussi de l'apparition de nouveaux spots de piraterie parfois très éloignés des eaux nigérianes. Si l'on ne peut présager de la viabilité de ces nouveaux points de tensions sécuritaires, il convient de rester vigilant sur leur possible constitution en réseaux plus formels dans un contexte de crise économique grave. Parallèlement un fait positif est à noter : dans ce contexte, le MICA centre révèle une plus grande réactivité et une implication continue des autorités locales sur l'année 2020. Les efforts du G7++ doivent donc aller dans le sens des autorités locales en maintenant la tenue des réunions et la mobilisation aux côtés des États riverains, au risque de voir les efforts des six dernières années battus en brèche.

CONCLUSION : Propositions d'action pour le G7 ++

Cette étude vise à démontrer un lien fort entre développements des hydrocarbures – et plus largement exploitation des ressources maritimes du golfe de Guinée et insécurité maritime. Elle démontre que les nouveaux gisements offshore offrent un terrain favorable au développement de nouvelles zones d'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Ce phénomène est grandement accru dans le contexte particulier du COVID risquant d'entraîner une dégradation rapide de la situation malgré les efforts et les engagements consentis par les États riverains depuis 2014. Le maintien d'un soutien fort à ces États de la part de la communauté internationale et plus particulièrement du G7++ s'avère primordial. Or, avec le COVID, le soutien de la communauté internationale à l'action des États du golfe de Guinée a été également ébranlé : report des réunions du G7++, faible

⁹² <https://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-nouveaux-incidents-dans-le-golfe-de-guinee>

mobilisation dans les groupes de travail mis en place par la France en 2019, tenue virtuelle des séances ne permettant pas de prendre la mesure du terrain.

Le risque principal demeure au niveau régional un désengagement des États en raison de difficultés économiques face parallèlement à une menace potentiellement accrue. Sans mobilisations dans le domaine de l'économie bleue, favorisant la relance potentielle de pays majoritairement dépendants du pétrole, la croissance d'un désintérêt politique face à des préoccupations nationales considérées comme prioritaires s'avère forte. Or, un développement harmonieux de l'économie bleue nécessite un espace maritime sûr. Les États mettant en œuvre des stratégies dans ce domaine l'ont bien compris. Les efforts de la communauté internationale doivent également aller dans ce sens.

La France a toujours joué un rôle mobilisateur dans le G7++. Elle dispose également de compétences dans le domaine de l'économie bleue et d'un savoir-faire dans la sécurisation des espaces maritimes. Au-delà des difficultés engendrées par le COVID sur sa propre économie, elle doit maintenir cette position en initiant de nouveaux projets auprès de ses partenaires africains. Deux pistes peuvent être envisagées : 1/ mobiliser au niveau politique en soutenant l'organisation de l'anniversaire (10 ans) de la première résolution de l'ONU ou des cinq ans du Sommet de Lomé en 2021 puis en préparant avec le Cameroun les dix ans de l'architecture de Yaoundé en 2023, 2/ s'engager pour soutenir les efforts financiers en réactivant le GT sur le financement de l'architecture de Yaoundé et en appuyant l'organisation, voire en décidant de l'accueillir prochainement, la conférence des contributeurs sur le financement de l'architecture de Yaoundé. Il apparaît en effet nécessaire de maintenir l'effort engagé localement en ne comptant pas uniquement sur l'engagement financier des États de la région, confrontés à des difficultés économiques accrues. Tout en mobilisant les partenaires européens de manière exceptionnelle afin que d'autres puissances ne deviennent pas les grandes gagnantes de cette crise. Les conditions du succès de la mobilisation du G7++ seront évaluées à l'aune du maintien d'un engagement local ou non. Trois cas de figure seront envisageables : 1/ le désintérêt pour l'insécurité maritime est contenu, 2/ l'intérêt et l'engagement en faveur de la lutte contre l'insécurité maritime sont maintenus, 3/ **la prise de conscience d'un accroissement du risque est effective et la lutte contre l'insécurité maritime est renforcée. Ce dernier objectif devrait être celui de la prochaine présidence britannico-sénégalaise du G7++.** Ainsi, la promotion d'une sortie de crise rapide par l'économie bleue et le soutien au maintien d'un engagement politique et financier conséquents sont indispensables pour éviter une chute dans un cercle vicieux de crise sécuritaire.

ANNEXE 1

	Stratégie	Organisme administratif dédié
Union africaine	2012 – Stratégie AIM – 2050 2019 – Stratégie économie bleue	Département des affaires maritimes et du droit de la mer
CEDEAO	2019 – Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO	/ (Affaires politiques)
CEEAC	2009 – Stratégie de sécurisation des espaces maritimes de la CEEAC	/ (Affaires politiques)
CGG	2013 – Stratégie maritime intégrée de la CGG	/ (Affaires politiques)
Sénégal	2019 – Stratégie de sécurité maritime	HASSMAR
Cap Vert	2015- Charte de croissance bleue	/
Gambie	2020 - Stratégie maritime intégrée	Gambia maritime administration
Guinée Bissau	/	/
Guinée Conakry	2020- Stratégie nationale de l'économie bleue (en cours)	Autorité maritime Préfet maritime
Sierra Leone	(en cours)	Sierra Leone maritime administration
Liberia	2010 – stratégie maritime nationale	Liberia maritime authority
République de Côte d'Ivoire	2014- Stratégie nationale de l'action de l'Etat en mer 2019 – Stratégie nationale pour le développement de l'économie bleue	SEPCIM-AEM Préfet maritime
Ghana	2019- Stratégie maritime intégrée	Ghana Maritime Authority
Togo	[2015] 2020- Stratégie nationale pour la mer et le littoral	ONAEM Ministre conseiller pour la mer Ministre de l'économie bleue Préfet maritime
Bénin	2014 – Stratégie nationale de sécurité maritime	Préfet maritime
Nigéria	2018 – Stratégie de sureté maritime 2019 – Stratégie de l'économie maritime	NIMASA
Cameroun	2017 – Stratégie de sécurité maritime	/ (Département de la défense)
Guinée équatoriale	/	/
Sao Tomé et Principe	2019 – Stratégie de transition de l'économie bleue	/
Gabon	2014 – Stratégie de sécurisation des espaces maritimes 2017 – Stratégie maritime intégrée du Gabon	Conseil national de la mer
Congo Brazzaville	2016 – Fonds bleu pour le bassin du Congo	
République démocratique du Congo	/	
Angola	/	/ (marine angolaise)

Bibliographie

Documents institutionnels

Union africaine, « Stratégie AIM-2050 », 2012 ;
https://www.au.int/web/sites/default/files/documents/30930-doc-2050_aim_strategy_fr_0.pdf

CEDEAO, CEEAC, CGG, 2014, *Protocole additionnel au Mémoire d'entente entre CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest portant sur l'organisation et le fonctionnement du Centre Interrégional de coordination de mise en œuvre de la Stratégie Régionale de sûreté et de sécurité dans l'espace maritime d'Afrique Centrale et d'Afrique de l'Ouest*, Yaoundé, 05 juin 2014, 11 p.

CEDEAO, CEEAC, CGG, 2013, *Mémoire d'entente entre la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Commission du Golfe de Guinée sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest*, Yaoundé, 25 juin 2013, 5 p.

CEDEAO, CEEAC, 2013, *Déclaration des chefs d'Etat et de gouvernement des Etats de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun*, Yaoundé, 25 juin 2013, 7 p.

CEEAC, CEDEAO, CGG, 2013, *Code de conduite relatif à la prévention et à 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 du centre*, Yaoundé, 25 juin 2013.

UNION AFRICAINE (UA), 2016, *Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé)*, Lomé, 15 octobre 2016, 24 p.

UNION AFRICAINE (UA), 2012, *Stratégie Africaine Intégrée pour les Mers et les Océans-Horizons 2050 (Stratégie AIM 2050)*, Addis Abeba.

Littérature scientifique

Africa's Pulse, « Evaluation de l'impact économique du COVID-19 et des réponses politiques en Afrique subsaharienne », Rapport du bureau de l'économiste en chef de la région Afrique, volume 21, avril 2020

Agriculture et stratégies, « *Changement climatique et sécurité alimentaire en Afrique* », octobre 2019

AUGE Benjamin, « Le pétrole au Nigéria, instrument de puissance et miroir d'une fragilité étatique », *Hérodote* n°159, 2015/4

AUGE Benjamin, « Conséquences de l'épidémie de COVID sur les pays pétroliers du golfe de Guinée », rapport d'étude DGRIS, octobre 2020

CIRAD, « Covid 19 et sécurité alimentaire », mai 2020

DAHOU Tarik, « La politique des espaces maritimes en Afrique. Louvoyer entre local et global. », *Politique africaine*, 2009/4, n°116

EPS 2011/86, FMES, « les enjeux sécuritaires et maritimes du golfe de Guinée à 10 ans ».

HUGON Philippe et ANGO Naïda, *Les armées nationales africaines depuis les indépendances*, Note de l'IRIS, Avril 2018.

FANCHETTE Sylvie, « Le delta du Niger (Nigeria): rivalités de pouvoir, revendications territoriales et exploitation pétrolière ou les ferments de la violence », Hérodote, 2006

FATUNMBI V.A., « Oil Pollution in Nigeria: A Case Study of the Niger Delta », *The Environ Scope : A Multidisciplinary Journal*, vol. 1, n° 1, avril 2004

KUPER Claire, VAGHI Margaux, *Cartographie du pétrole en Afrique de l'ouest*, Etude du GRIP, Bruxelles, 2014

NGUEMA Ysaac, « Chapitre 3. L'efficacité de la politique maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue », HAL, Archives ouvertes, 2018/2019

OGOULAT Albert-Didier, « Géostratégie et polémologie dans l'espace atlantique centre-oriental : le cas du golfe de Guinée », Institut-strategie.fr, 2005

POUTIER Roland, « *Les hydrocarbures en Afrique subsaharienne* », Archives HAL, 2014

TOUCHARD Laurent, « Forces armées africaines : 2016-2017 », Paris, éditions LT, 2017, 600 pages

VILBOUX Nicole, « Les Etats-Unis et le golfe de Guinée : intérêts, posture, perspectives », Note FRS du 7 novembre 2019