



HAL
open science

LA REPONSE SECURITAIRE DE LA CEEAC A L'INSECURITE MARITIME

Dans Le Golfe de Guinee, Par Stéven, Modeste Yombi

► **To cite this version:**

Dans Le Golfe de Guinee, Par Stéven, Modeste Yombi. LA REPONSE SECURITAIRE DE LA CEEAC A L'INSECURITE MARITIME. CADI: Cahiers africains de droit international, 2019. hal-02501561

HAL Id: hal-02501561

<https://hal.science/hal-02501561>

Submitted on 7 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA REPONSE SECURITAIRE DE LA CEEAC A L'INSECURITE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE

Par

Stéven Modeste YOMBI¹

*Docteur en Droit Public et Chercheur en Philosophie (Logique et Epistémologie)
Université Marien NGOUABI de Brazzaville (Congo)*

INTRODUCTION

L'espace maritime de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) est partie intégrante du golfe de Guinée dont il constitue le versant oriental. D'un point de vue à la fois géographique et institutionnel, le golfe de Guinée est un vaste ensemble intégrant 17 pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale qui se partagent un littoral long près de 6000km, en partant des côtes du Sénégal jusqu'à l'Angola, sans oublier les îles du Cap-Vert et Sao Tomé-et-Principe². Cet espace couvre ainsi deux vastes régions géographiques, politiques et économiques : la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la CEEAC, toutes deux affiliées à la Commission du golfe de Guinée (CGG) et à l'Union africaine (UA)³. Sur la baie du golfe de Guinée on y trouve sept (7) capitales politiques dont quatre (4) dans l'espace CEEAC (Libreville, Malabo, Luanda et Sao Tomé)⁴, ainsi que huit (8) capitales économiques dont trois (3) dans la zone CEEAC (Douala, Bata, Pointe-Noire)⁵. A cela s'ajoutent douze (12) ports importants dont cinq (5) dans l'espace CEEAC (Douala, Port-Gentil, Pointe-Noire, Matadi et Luanda)⁶. Cet ensemble qui compte près de 230 millions d'habitants répartis sur environ 6 millions de km² est aujourd'hui la seconde région du monde la plus affectée par les actes de pirateries et de brigandages maritimes, juste derrière les côtes somaliennes⁷. Cette insécurité maritime d'un côté impacte la circulation des hydrocarbures bruts et raffinés et de l'autre côté affecte les pays riverains, situés sur le littoral, que ceux enclavés de l'arrière-pays, qui dépendent également du commerce maritime pour leurs importations et leurs exportations⁸. Elle affecte également les investissements en entraînant notamment une augmentation des primes d'assurance, avec pour conséquence des risques de crises sociopolitiques liées au renchérissement des biens de première nécessité⁹. La piraterie, le brigandage et la criminalité

¹ **Mode de citation** : Stéven Modeste YOMBI, « La réponse sécuritaire de la CEEAC à l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée », Revue CADI, n°010/Octobre 2019, p.1-26.

² Michel LUTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », note n°7 de *l'Observatoire Pluriannuel des enjeux sociopolitiques et sécuritaires en Afrique équatoriale et dans les îles du golfe de Guinée*, GRIP, 25 avril 2014, p.4.

³ Ibid.

⁴ Les Trois (3) autres se trouvent dans l'espace CEDEAO. Il s'agit de : Accra, Lomé et Porto Novo.

⁵ Les cinq (5) autres se trouvent dans la zone CEDEAO. Ce sont : Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos

⁶ Dans l'espace CEDEAO, on y trouve des ports suivants: Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Lagos, Warri et Port Harcourt.

⁷ Voir Jeune Afrique, « Toujours plus de piraterie au large de l'Afrique », 16 juillet 2011.

⁸ Michel LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC : enjeux et perspectives », op.cit., p.4.

⁹ Ibid.

transfrontalière dans le golfe de Guinée tendent à devenir un « job d'appoint » dans lequel les « loups des mers » trouvent une opportunité pécuniaire qui leur permet d'arrondir leurs fins de mois¹⁰. Les amateurs, qui connaissent bien la géographie de la région, s'attaquent principalement aux embarcations de transport ou de pêche, et des villages littoraux ou insulaires, tandis que les professionnels qui sont des pirates de la haute mer s'intéressent aux activités plus lucratives : trafics d'armes et les prises d'otages offshores¹¹. Les Etats membres de la CEEAC constatant avec une vive inquiétude les graves dangers pour la sécurité et la sûreté des personnes et des biens et pour la protection du milieu marin qui résultent des actes illicites commis à l'encontre des navires, et notamment des actes de piraterie ou de vol à main armée¹² ont pris des mesures de sécurité collective pour y faire face en mettant notamment sur pied en octobre 2009 une structure globale de sécurité maritime articulé autour du Conseil de paix et de sécurité de l'Afrique centrale (COPAX), le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC)¹³, basé à pointe noire en République du Congo.

Historiquement, l'implication de la CEEAC dans les questions liées à la sécurité internationale s'inscrit dans un vaste mouvement amorcé à l'orée des années 1990 qui s'est traduit par une redynamisation des organisations d'intégration régionale en Afrique. Pendant cette période, on a assisté à une relance formelle d'un certain nombre d'organisations régionales jusque-là en sommeil afin d'en faire les instruments stratégiques au service du développement et de la stabilité¹⁴. Pour atteindre cet objectif, le credo en vigueur consiste à ne pas dissocier l'économique et le politique¹⁵ en confiant à des organisations régionales qui avaient au départ une finalité économique un rôle dans le maintien de la paix et de la sécurité collectives¹⁶. La CEEAC a suivi ce mouvement d'ensemble en procédant à la réforme de sa politique. Créée par le traité de Libreville du 18 octobre 1983, elle a été sortie de sa léthargie en 1998¹⁷. Avec la création du COPAX le 25 février 1999¹⁸, « la CEEAC s'est muée en forum politique et sécuritaire sans abandonner son mandat d'origine, l'intégration économique »¹⁹. Justement, le COPAX vient doter la CEEAC d'objectifs supplémentaires à savoir la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité en Afrique centrale. Pour s'adapter à cette nouvelle dynamique, la CEEAC a développé entre 2009 et 2010 une stratégie dite de « sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats du golfe de Guinée » en partenariat avec la

¹⁰ Etanislav NGODI, « L'Afrique centrale face aux nouveaux enjeux sécuritaire du XXIème siècle », 5-9 décembre 2011, p.10.

¹¹ Ibid.

¹² Cf. Préambule du Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée, Kinshasa, 24 octobre 2009.

¹³ Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? », *GRIP*, 31 décembre 2012, p.17.

¹⁴ International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité (I) : l'Afrique centrale*, Rapport Afrique n°181, 7 novembre 2011, p.5.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Sur ce sujet, lire Stéven Modeste YOMBI, *La régionalisation du maintien de la paix et de la sécurité collectives : cas de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC)*, Thèse de Doctorat de droit public, Université Marien Ngouabi, 2019, 569 p.

¹⁷ Instituée le 18 octobre 1983, dans l'objectif principal de promouvoir la coopération et l'intégration régionales, la CEEAC a connu du fait de crises internes survenues dans certains Etats membres (la République du Congo, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo), une période de cessation d'activités entre 1992 et 1998. Au cours de cette dernière année, les chefs d'Etats et de gouvernement de la sous-région ont décidé de relancer les activités de la communauté, en la dotant d'objectifs supplémentaires : la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité en Afrique centrale. Voir à cet effet, GRIP, « Dynamique des réponses sécuritaires de la CEEAC à la crise centrafricaine », Note N°6, 25 mars 2014, p.6.

¹⁸ Décision n°001/Y/février du 25 février 1999.

¹⁹ International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité*, op.cit., p.5.

CEDEAO et s'est doté d'un Centre régional de sécurité maritime d'Afrique centrale (CRESMAC).

Ainsi, la question que l'on se pose est celle de savoir si la réponse sécuritaire de la CEEAC est efficace face à la montée en puissance de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. En d'autres termes, l'approche de la sécurité maritime collective de la CEEAC est-elle adaptée à l'environnement criminel du golfe de Guinée ? Quel bilan, quelles perspectives ? L'objectif de cette étude est de démontrer que la régionalisation de la sécurité maritime collective est déjà une réalité dans l'espace CEEAC. L'adoption le 24 octobre 2009 du Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée traduit une volonté affirmée de mutualisation des moyens par les pays riverains afin de lutter contre l'insécurité maritime. Toutefois, dans les faits, la stratégie mise en place comporte des lacunes qui appellent à un grand chantier de réformes.

I-UNE VOLONTE DE MUTUALISATION DES MOYENS AFFIRMEE

Les eaux du golfe de Guinée sont devenues aussi bien un terrain de prolifération qu'un refuge pour des éléments criminels nationaux et internationaux dont les activités criminelles transnationales mettent en péril la sécurité dans toute la région et menacent l'approvisionnement du marché mondial en ressources vitales²⁰. L'insécurité maritime dans cette région est de nature multidimensionnelle, multiforme et complexe. Avant d'exposer la réponse musclée de la CEEAC face à ce fléau, il convient de présenter tout d'abord les menaces sécuritaires.

A-Une insécurité maritime aux manifestations multiples

Les principales menaces sécuritaires du golfe de Guinée sont : la piraterie et les actes de brigandage maritimes, la criminalité transfrontalière et la pêche illégale ou illicite.

1-La piraterie et les actes de brigandages maritimes

La piraterie renvoie à une aventure brutale qui consiste à intercepter et à piller les biens d'autrui dans un espace géographique à forte mobilité²¹. Pour Pierre GROSSE, « *la piraterie, tout comme le meurtre, est une des branches de l'activité humaine dont on trouve le plus tôt des traces dans l'histoire. Les références que l'on y voit coïncident avec les premières allusions aux voyages et au commerce. On peut admettre que très peu de temps après que les hommes eurent commencé à transporter des marchandises d'un lieu à un autre, il se révéla nombre d'hommes entreprenants qui trouvèrent profit à intercepter ces produits au cours de leur trajet. Le commerce suit l'implantation du pavillon ; et le pillage, que ce soit sur terre ou sur mer, suit le commerce* »²². La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 définit la piraterie comme l'un des actes suivants : tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : 1) contre un autre navire ou aéronef, ou

²⁰ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, Friedrich Ebert Stiftung, Regional Office Abuja, 12 Marrakech Street, Wuse II, Abuja, Nigeria, 2013, p.11.

²¹ Jean-Pierre MELOUPOU et Moïse Tameken NGOUTSOP, « Piraterie et mécanismes psychosociologiques de défense dans le golfe de Guinée », *Sociologie* (En ligne), disponible sur : <http://sociologies.org/4155>, p.5.

²² Philip GROSSE, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952, p.13.

contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, 2) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ; tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate. La convention précise également que tout comportement incitant à commettre ces actes ou à les faciliter est également assimilé à la piraterie²³. Contrairement à la Convention de Montego Bay de 1982, le Bureau maritime international (BMI) propose une définition très large et considère plutôt la piraterie comme « *tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte* »²⁴. La Convention de Montego Bay limite les actions des pirates à celles qui se réalisent en haute mer. Cette limitation n'est pas conforme à l'approche du Bureau maritime international qui étend la notion de piraterie à l'ensemble des eaux sans restriction de l'espace maritime. Dans le rapport d'information de la Commission de la défense nationale et des forces armées françaises, Christian MENARD précise que « *dans les eaux territoriales, les attaques des pirates sont considérées comme des actes de brigandage et c'est le droit de l'Etat côtier qui prévaut* »²⁵. De là, il apparaît une distinction fondamentale entre la piraterie maritime et le brigandage maritime. La piraterie se produit en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, alors que le brigandage a lieu dans le périmètre des eaux territoriales des pays riverains.

Quoi qu'il en soit, la piraterie et le brigandage maritime sont en essor dans le golfe de Guinée depuis la fin des années 1990, mais sont amplifiés au cours de ces dernières années²⁶. Ils s'inscrivent dans un contexte d'insécurité protéiforme et généralisé dans le golfe de Guinée. Favorisée par la faiblesse des capacités logistiques et opérationnelles des Etats riverains, cette insécurité régionale a pour épice centre le Nigeria. Pays de plus de 130 millions d'habitants, en effet, celui-ci abrite divers mouvements armés dont les activités oscillent généralement entre revendications économique-identitaires et grand banditisme²⁷.

²³ Voir Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 1982.

²⁴ Cité par Eric FRECON, « Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine », *Le Maintien de la Paix*, Bulletin n°72, Institut d'études internationales de Montréal, décembre 2004, p.1.

²⁵ Christian MENARD, Rapport d'information de l'Assemblée nationale, la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime, Paris, *La Documentation française*, 2009.

²⁶ Les premières manifestations du brigandage maritime dans la région ont été enregistrées au Cameroun et ont été constatées à partir de 1987. Elles étaient limitées près des frontières maritimes avec le Nigéria, dans le golfe du Biafra. Au départ, il s'agissait d'attaques à motivation purement économique-cambriolages d'installations portuaires et pétrolières, siphonage du brut, pêche non autorisée dans des zones contrôlées, attaques de bateaux de pêche. Voir Entretiens de Crisis Group, autorité du port autonome de Douala, 5 décembre 2011.

Ce phénomène s'est réduit à partir de 1993, avec l'émergence du différend puis des affrontements sporadiques qui ont opposé le Cameroun au Nigéria à propos de la presqu'île de Bakassi, qui est désormais considérée comme une zone sensible au plan de la sécurité maritime à la fois par Yaoundé et Abuja. Voir « Navy : Why Bakassi buffer zone is porous », This Day, 6 November 2012.

Déclarées zones de guerre, les côtes camerounaises voisines du Nigéria ont alors été placées sous le contrôle de l'armée. De 1993 à 2006, le brigandage maritime a connu une accalmie, les seuls faits fréquents étaient les cambriolages et actes de délinquance courants dans les ports de Douala, Limbé et la station balnéaire de Kribi. Les premières véritables reproductions au Cameroun du phénomène de piraterie et de brigandage maritime sont apparues après la signature en 2007 des accords de Green Tree définissant le processus de rétrocession de Bakassi au Cameroun, conformément à l'arrêt de la Cour International de Justice (CIJ). Voir Entretiens de Crisis Group, autorité du port autonome de Douala, 5 décembre 2011. Voir aussi, International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, Rapport Afrique de Crisis Group N°195, 22 décembre 2012, p.16.

²⁷ Marc-Louis ROPIVIA, « Criminalité et activités illicites dans le golfe de Guinée : interprétation critique et typologie », in Joseph Vincent Ntuda Ebode., *Terrorisme et piraterie. De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, PUA, 2010, pp.226s.

Particulièrement actifs dans la région du Delta du Niger (Sud-est), ces groupuscules sont parvenus à investir l'espace maritime adjacent, où ils organisent régulièrement des opérations de prise d'otages et sabotage d'installations pétrolières²⁸. Cette situation a créé un vide sécuritaire exploitée par différents réseaux de criminalité. Les pirates s'en prennent aux navires, aux plates-formes de forage en ciblant les biens de valeurs appartenant aux membres des équipages et aux passagers. Il leur arrive aussi de prendre des otages pour obtenir une rançon ou pour exercer une pression politique²⁹. Nombre de piraterie relèvent cependant de la survie économique et du brigandage ordinaire³⁰. La piraterie dans le golfe de Guinée est donc désormais le fait de réseaux très organisés, disposant de ressources significatives : « *c'est un phénomène criminel largement financé, une industrie parallèle de plus en plus perfectionnée qui bénéficie d'une chaîne d'approvisionnement bien développée. Les criminels comptent parmi eux des ingénieurs qualifiés qui soudent des robinets sur des oléoducs à haute pression et disposent d'ateliers de construction navale qui conçoivent et leur fournissent des pétroliers* »³¹. Le phénomène bénéficie par ailleurs du soutien des communautés côtières de la région qui sont largement impliquées dans le commerce illicite de pétrole car elles s'estiment laissées « *dans une région où les compagnies pétrolières étrangères et le gouvernement font d'importants profits* »³². Dans la section Afrique centrale du golfe de Guinée, le contrôle de l'Etat est très faible et devient insignifiant au fur et à mesure que l'on s'éloigne des capitales et que l'on se dirige vers l'intérieur³³ ou le littoral et que l'on entre dans les eaux territoriales³⁴. En dehors de quelques rares exceptions³⁵, il n'existe pas de pays qui peut prétendre posséder les capacités navales suffisantes et un effectif de gendarmerie maritime assez important pour servir de force de dissuasion ou de contre-mesure à la piraterie et au brigandage maritime³⁶. Ce phénomène a un impact négatif dans les pays de la région. Selon le Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie sur le golfe de Guinée (7-24 novembre 2011), le coût de la piraterie dans le golfe de Guinée est estimé à deux milliards de dollars par an ; le Bureau maritime international a quant à lui évalué le coût des marchandises volées en 2012 entre 34 et 101 millions de dollars ; selon les estimations de l'organisme danois **Risk**

²⁸ Serge LONGOU, « La destruction des villages de pêcheurs au sud de Libreville. Une opération entre impératif sécuritaire et spéculation foncière », L'Espace Politique (en ligne), 22 | 2014-1, mis en ligne le 17 mars 2014, consulté le 31 octobre 2016. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2997> ; DOI : 10.4000/espacepolitique.2997.

²⁹ C'est notamment le cas du Mouvement pour l'émancipation du Niger (MEND), dont les actions ciblées contre le secteur pétrolier étaient justifiées par la volonté d'obtenir des autorités nigérianes une meilleure redistribution des revenus pétroliers au profit des populations des régions productrices. Voir à cet effet, Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.6.

³⁰ Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.4.

³¹ Tony ATTAH, porte-parole de Shell Nigéria, IRIN, 11 décembre 2012. « Définir la piraterie dans le golfe de Guinée », <http://www.irinews.org/fr/Report/97015/AFRIQUE-DE-L-OUEST-D-Afinir-la-piraterie-dans-le-golfe-de-Guin%C3%A9e>.

³² Nigéria : Le pillage du pétrole à l'origine d'énormes pertes, AL Qarra, le 30 mai 2012, cité par Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.5.

³³ La plupart des capitales sont situées le long ou très proche du littoral.

³⁴ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.10.

³⁵ Dans la section Afrique centrale du golfe de Guinée, l'Angola constitue une exception et du côté de l'Afrique de l'Ouest il s'agit du Nigeria. Toutefois, l'Angola qui devrait assurer le rôle de chef de file de la sécurité maritime en Afrique centrale est beaucoup plus impliqué dans le processus d'intégration de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADEC) que celle de la CEEAC. Sur ce sujet, voir International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité*, op.cit., p.20.

³⁶ Il s'agit d'une faiblesse débilante, si l'on considère le rôle primordial des eaux du golfe de Guinée pour les industries extractives qui sous-tendent la plupart des économies en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Voir à ce propos, Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.10.

Intelligence, les pirates qui écument le golfe de Guinée auraient dérobé près de 100 millions de dollars de marchandise en 2010. Leurs réseaux très organisés auraient ainsi détourné l'équivalent de 117000 tonnes de pétrole brut, en près de quatre ans³⁷. Cela fait donc peser une pression sécuritaire et économique sur les Etats de la région³⁸. Ces activités privent les gouvernements de recettes ; elles augmentent les coûts commerciaux en raison des besoins accrus de sécurité, du paiement des rançons et de la hausse des assurances ; elles découragent de nouveaux investissements du fait de déversements accidentels d'hydrocarbures³⁹. Par ailleurs, la piraterie et le brigandage maritimes dans le golfe de Guinée peuvent aussi constituer le ferment de trafics beaucoup plus importants et beaucoup plus déstabilisants : il peut s'agir d'armes par exemple, assez peu présent pour le moment, mais aussi d'êtres humains, de déchets, de diamants ou encore de stupéfiants⁴⁰.

2-La criminalité transfrontalière

La criminalité transfrontalière se définit comme « *un ensemble d'actes délictueux dont les auteurs, les victimes et les répercussions vont au-delà des frontières,(elle) s'inscrit donc dans les réseaux et les sillages de ces allées et venues, dont les auteurs et les victimes sont ces mêmes acteurs à savoir pêcheurs, paysans, cultivateurs, éleveurs-pasteurs, jeunes et moins jeunes* ». ⁴¹ Cette pratique prend la forme de trafics divers, dont ceux de drogues, d'armes, d'êtres humains, de minerais, de médicaments contrefaits, d'espèces protégées, etc. Ces trafics se déploient le plus souvent dans les espaces côtiers longeant les frontières terrestres et maritimes de la région. Les organisations criminelles profitent en effet de l'effritement de la souveraineté des Etats sur certaines zones frontalières et sur des zones de crises endémiques pour y déployer leurs activités. La particularité de ce phénomène est qu'elle s'opère de part et d'autre des frontières nationales de plusieurs Etats. D'où son caractère transfrontalier du fait de la mondialisation qui a favorisé le phénomène et l'a fortement amplifié⁴². En effet, la porosité des frontières nationales, la libre circulation et le blanchiment des capitaux ainsi que la déréglementation tous azimuts ont favorisé l'émergence d'une économie parallèle où s'échangent illégalement les biens licites et d'un marché illégal pour l'échange des biens illégaux⁴³. Ce phénomène s'organise autour de groupes structurés en réseaux à travers les frontières étatiques des divers Etats du golfe de Guinée. Par groupe organisé, il faut entendre un groupe structuré de trois personnes ou plus, existants depuis un certain temps et agissant dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves, pour en tirer directement ou indirectement, un avantage financier⁴⁴. Dans la région du golfe de Guinée, ces groupes se sont

³⁷ Voir Jeune Afrique, « Les pirates dans le golfe de Guinée ont détourné 100 millions de dollars depuis 2010 », 11 octobre 2013.

³⁸ On estime qu'au Nigéria, 5% de la production officielle de pétrole est ainsi perdue.

³⁹ Voir le Rapport d'information n°410, op.cit., p.13.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Cyril MUSILA, « L'insécurité transfrontalière au Cameroun et dans le bassin du lac Tchad », juillet 2012, p.2.

⁴² Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée à l'épreuve de la criminalité transfrontalière. Etats des lieux et esquisse de solution*, Yaoundé, 2011, p.4.

⁴³ Joseph Vincent NTUDA EBODE, « L'insécurité transfrontalière dans la zone RCA-Tchad-Cameroun et l'initiative tripartite », in Joseph Vincent NTUDA EBODE (sous la direction de), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Presses Universitaires d'Afrique, Yaoundé, 2010, p.150.

⁴⁴ Cf. Convention des Nations Unies contre la criminalité transfrontalière organisée signée par 124 Etats le 15 décembre 2000. De cette définition, les experts en tirent quatre principaux traits caractéristiques : le caractère permanent et organisé du groupe, la recherche du profit et ou du pouvoir, le recours à la violence, à la peur, à l'influence et la corruption au-delà des frontières et la spécialisation à dimension transnationale. Sur ce sujet, Voir Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.4.

constitués autour des diasporas camerounaise, congolaise, nigériane⁴⁵. Selon une étude de 2013 publiée par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)⁴⁶, les crimes internationaux organisés tels que le vol et le détournement de pétrole, le trafic d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de munitions, la traite des personnes et la migration clandestine, pour n'en mentionner que quelques-uns, sont en recrudescence sur la côte de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale depuis le début de l'an 2000. Bien que ces crimes soient largement reconnus dans les débats publics, leurs impacts considérables sont souvent négligés et ne sont pas abordés de manière adéquate⁴⁷. Aujourd'hui, le golfe de Guinée est devenue l'une des principales plaques tournantes dans le commerce mondial de stupéfiants et de substances psychotropes pour la plupart en provenance de l'Amérique du Sud ainsi que la destination privilégiée des produits pharmaceutiques de contrefaçon et de qualité inférieure venant de l'Asie et de l'Extrême Orient⁴⁸, des défis qui peuvent miner les efforts de développement déjà lents et parfois pénibles. Cela se manifeste par exemple par le nombre croissant de personnes qui deviennent consommateurs dépendants de stupéfiants tels que la cocaïne⁴⁹, l'héroïne et les méthamphétamines. Au même moment, de nombreuses régions de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale font face aux effets sanitaires néfastes de la propagation de produits pharmaceutiques de contrefaçon ou de qualité inférieure⁵⁰. A cela s'ajoutent des attaques contre les biens des structures étatiques et des personnes privées. En septembre 2009, des hommes armés ont accosté à Limbé, au Cameroun et lancé des raids contre plusieurs banques⁵¹. Au moins 30 attaques ont eu lieu en 2011⁵². En février 2009, la Guinée équatoriale a connu pour la première fois une attaque d'envergure. Une cinquantaine d'hommes armés venus de la mer à bord de vedettes rapides ont mené des raids contre le palais présidentiel de Malabo sur l'île de Bioko⁵³ l'ayant confondu avec une banque ou pensant que d'importantes sommes d'argent y étaient entreposées⁵⁴. Ces attaques ont

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Transnational organized crime in West Africa, a threat assessment, UNODC, Feb.2013, 68p.

⁴⁷ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.21.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), la cocaïne qui transite dans la région provient de trois principales sources : la Colombie, le Pérou et la Bolivie. De même, le Brésil est un fournisseur bien établi pour les pays lusophones de la région, en particulier pour la Guinée Bissau qui est devenue source d'approvisionnement pour d'autres pays de la région. Le rapport indique également que les ports nigériens, en tant que principale plaque tournante pour les expéditions en conteneurs, sont devenus très stratégiques pour le transbordement de grandes quantités de drogues provenant de l'Amérique du Sud et à destination des marchés de l'Europe, de l'Amérique du Nord et de l'Asie.

⁵⁰ Charles UKEJE et WullsonMVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de Guinée*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Regional Office Abuja, 12 Marrakesh Street, Wuse II, Abuja, Nigéria, p.21.

⁵¹ Sur cette attaque et d'autres actes survenus dans la région, voir « Attaques-les pirates prennent le golfe de Guinée en otage », Allafrika.com, 18 mars 2010.

⁵² International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de sécurité*, op.cit., p.15.

⁵³ Au départ, cette attaque a été présentée comme une tentative de coup d'Etat commanditée par des opposants guinéens en collusion avec le MEND, car des documents retrouvés sur les assaillants arrêtés ou tués indiquaient, s'emble-t-il, qu'ils étaient nigériens et originaires du Delta. Cependant, quelques jours après l'attaque, le MEND a démenti toute implication. Voir, « Attaques contre la Guinée équatoriale : le groupe nigérien du MEND dément être impliqué », AFP, 17 février 2009.

Après avoir également concerné des complicités locales et l'opposition équato-guinéenne (en exil), les accusations ont visé le Cameroun car les assaillants auraient revêtu des uniformes militaires avec des écussons de ce pays. Voir « Les Bakassi Freedom Fighters attaquent la Guinée équatoriale », camer.be, 19 février 2010.

Les interrogatoires des assaillants arrêtés ainsi que les enquêtes des autorités équato-guinéennes, camerounaises et nigériennes ont par la suite d'accréditer la thèse selon laquelle l'attaque n'aurait eu aucune motivation politique et aurait été organisée par des bandits. Voir International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.17.

⁵⁴ « Banditisme ou tentative de coup d'Etat ? », Radio France Internationale, 17 février 2009.

démontré pour la première fois qu'il était possible de planifier une attaque d'envergure contre un Etat de la région⁵⁵. La criminalité transfrontalière est source d'instabilité dans la région. Les produits de la criminalité, y compris de la piraterie, génèrent des profits pour les communautés de la région, incitant les habitants à fournir aux pirates soutien moral et matériel⁵⁶. Les produits ainsi détournés sont revendus sur le marché noir et génèrent des revenus colossaux qui parfois jouent un rôle important dans l'affaiblissement des institutions de gouvernance de certains pays. De plus, environ 170 navires de pêche de la région ont cessé leur activité en 2010 par peur des attaques⁵⁷. Cela constitue donc une menace sérieuse des moyens de subsistance de nombreuses communautés riveraines. Celles-ci par manque d'activités et peur des attaques n'ont plus d'autres choix que d'immigrer vers d'autres régions. Ainsi, chaque année, près de 20.000 à 80.000 africain de la région sont candidats à l'immigration⁵⁸. Par ailleurs, l'une des grandes voies d'accès à la drogue en Afrique passe principalement via des pays du golfe de Guinée. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime estime que 20 à 40 tonnes de cocaïne, pour un coût de 600 millions de dollars, transitent chaque année par le golfe de Guinée à destination de l'Europe. Ce type de trafic charrie de telles sommes d'argent que le risque de déstabilisation est particulièrement élevé⁵⁹. En tout, la criminalité transfrontalière peut constituer le terreau d'activités criminelles et terroristes susceptibles de compromettre la stabilité, le développement et le commerce⁶⁰.

3-La pêche illégale et/ou illicite

Les ressources halieutiques constituent la seconde richesse du golfe de Guinée. Selon la Commission régionale des pêcheurs du golfe de Guinée, la région recèle un potentiel annuel d'un million de tonnes de pêche maritime et 800000 tonnes de pêche continentale⁶¹. Cette activité participe pour près de la moitié du PNB de certains Etats riverains du golfe de Guinée. Dans le contexte d'un domaine maritime mal surveillé et d'un cadre juridique et de réglementation insuffisante sur la gestion de la pêche ainsi que d'une faible capacité navale pour utiliser la pêche pour la consommation locale et l'exportation, les eaux du golfe de Guinée sont devenues un paradis pour les navires de pêche étranger⁶². Les pêcheurs locaux, dont de nombreux proviennent d'autres régions du continent et sont arrivés par vagues migratoires successives, se trouvent aujourd'hui de plus en plus confrontés à la concurrence de la pêche industrielle étrangère. Une part importante de cette pêche pratiquée par les navires

Quelques jours auparavant, des informations relayées par la presse avaient fait état du vol d'une valise de billets dans l'enceinte d'une résidence présidentielle équato-guinéenne. Voir RIOLS, *piraterie et brigandage maritime dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.7.

Cependant, en août 2010, les autorités équato-guinéennes ont annoncé la condamnation à mort de quatre personnes, parmi lesquelles d'anciens membres des forces de sécurité, pour leur participation à l'attaque de février 2009. Voir, « Quatre condamnations à mort pour l'assaut du palais présidentiel », Agence France Presse (AFP), 22 août 2010.

Cette condamnation a mis de nouveau en avant l'hypothèse d'une opération de déstabilisation via la mer. Voir International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., *Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op p.18.

⁵⁵ Ibid., p.18.

⁵⁶ Ibid., p.12.

⁵⁷ Michel LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC », op.cit., p.7.

⁵⁸ Ibid., p.4.

⁵⁹ Voir le Rapport d'information n°410, op.cit., p.15.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Michel LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC », op.cit., p.4.

⁶² Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de sécurité maritime*, op.cit., p.22.

survenus de Chine, de Russie et de l'Union européenne est illicite⁶³. Selon les experts, 11 à 26 millions de tonnes de produits de la mer sont extraits chaque année dans le golfe de Guinée⁶⁴. La pêche est le second secteur par lequel les Etats de la CEEAC voudraient affirmer leur souveraineté sur les espaces maritimes du golfe de Guinée. Toutefois, le manque de moyens maritimes limite les ambitions et favorise le recours aux navires étrangers, européens principalement, rejoints depuis par les chinois⁶⁵. Ainsi, la pêche illégale non déclarée et non règlementée (INN) a un impact négatif dans l'économie des pays de la région. Elle coûterait environ 350 millions de dollars de pertes par an aux Etats riverains du golfe de Guinée dont ceux de la CEEAC et constitue également une menace sérieuse pour l'environnement du golfe de Guinée. En effet, outre l'impact économique et le manque à gagner pour les Etats riverains, la pêche illicite se caractérise par la surpêche importante sources de revenus, tandis que les prélèvements excessifs dans les stocks de poissons menacent le potentiel de l'industrie de pêche locale. Les captures totales de poissons dans le golfe de Guinée excèderaient plus de 40% les quantités officiellement déclarées, menaçant les moyens de subsistances de nombreuses communautés riveraines⁶⁶. Ensuite, les accords passés entre les pays européens et ceux du golfe de Guinée ne prévoient aucune disposition concernant les quotas et les espèces dans le domaine de la pêche. Estimée actuellement à 600 000 tonnes de capacités productives par an, les ressources halieutiques du golfe de Guinée sont également confrontées à la pêche illégale pratiquée surtout par les navires étrangers⁶⁷. La pêche illégale non déclarée et non règlementée est aussi à l'origine de la gestion peu durable des ressources halieutiques qui entraîne une faible consommation de protéines et d'autres nutriments au sein des communautés côtières ainsi qu'une perte de revenu pour les Etats côtiers qui auparavant gagnaient des sommes importantes en devise en octroyant des droits de pêches dans leurs eaux⁶⁸. Bien que les preuves ne soient pas encore définitives, il se peut que la pêche illégale non déclarée et non règlementée représente une menace pour les espèces rares et vulnérables et mette en danger les écosystèmes et la biodiversité sur les côtes. Enfin, la pêche illégale non déclarée et non règlementée peut constituer un danger environnemental en raison de l'usage des procédures destructives et des produits toxiques⁶⁹. D'où une réponse musclée de la CEEAC pour éradiquer toute sorte d'insécurité dans la région du golfe de Guinée.

B- Une réponse musclée contre l'insécurité maritime

La régionalisation de l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée met en lumière la nécessité d'une réponse collective⁷⁰. Aucun Etat de la sous-région ne dispose individuellement les moyens aéronavals suffisants pour faire face à ce défi⁷¹. Dans un tel contexte, la coopération régionale avec un appui international est la meilleure réponse possible⁷². C'est dans ce contexte que la CEEAC s'est dotée d'un plan stratégique pour la sécurisation du golfe de Guinée qui ambitionne de bâtir une vision commune et une réponse

⁶³ Michel LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans l'espace CEEAC », op.cit., p.4.

⁶⁴ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de sécurité maritime*, op.cit., p.22.

⁶⁵ Michel LUNTUMBUE « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.4.

⁶⁶ Michel LUNTUMBUE, « Sûreté et sécurité maritime dans la CEEAC », op.cit., p.4.

⁶⁷ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.4.

⁶⁸ Charles UKEJE et Wulson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.22.

⁶⁹ Ibid.

⁷⁰ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.22.

⁷¹ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.8.

⁷² International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.22.

communautaire au défi de l'insécurité maritime⁷³. En effet, conformément à son mandat en matière de paix et de sécurité, la CEEAC a mis en place en octobre 2009 une stratégie de sécurisation du golfe de Guinée. Cette initiative repose sur deux éléments importants. Le premier est la création du Centre Régional de Sécurisation Maritime en Afrique centrale (CRESMAC) à Pointe-Noire. Le second est la promotion de la « synergie » entre la Commission du golfe de Guinée (CGG) et la CEDEAO.

1-La stratégie autonome de la CEEAC

Sous l'égide de leur structure régionale, les pays membres de la CEEAC ont pris des mesures collectives pour lutter contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, en mettant notamment sur pied en octobre 2009 une structure globale de sécurité maritime commune, le Centre Régional de Sécurisation Maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire en République du Congo. Le CRESMAC a pour mission d'assurer la maîtrise de l'espace des Etats membres de la CEEAC du golfe de Guinée notamment par la protection des ressources naturelles et de zones de pêche artisanale maritime; la sécurisation des routes maritimes ; la lutte contre l'immigration clandestine, le trafic des drogues, la circulation frauduleuse des armes légères de petit calibre, la piraterie et la prise d'otages en mer, la pollution marine⁷⁴. La stratégie de sécurisation maritime de la CEEAC est selon certains observateurs plus avancée que celle de la CEDEAO⁷⁵. Cette stratégie vise six (6) objectifs : échange et gestion de l'information ; surveillance commune de l'espace maritime ; harmonisation des actions en mer ; institutions d'une taxe maritime régionale ; acquisition d'équipements communs et institutionnalisation d'une conférence maritime périodique⁷⁶. Le financement du CRESMAC doit provenir d'une taxe maritime régionale dont les modalités restent encore à déterminer ainsi que des contributions budgétaires des pays membres⁷⁷. Pour l'heure, le CRESMAC dépend en grande partie des dons des partenaires au développement et des contributions symboliques des pays membres ; lesquels dons et contributions ne sont pas réguliers⁷⁸. Pour des raisons opérationnelles et en raison de l'immensité de la mer à protéger, la stratégie de sécurité maritime de la CEEAC divise la section de l'Afrique centrale du golfe de Guinée en trois zones (A, B et D) qui comprennent chacune un Etat pilote, allant de l'Angola aux frontières maritimes du Nigéria et du Cameroun⁷⁹. La zone A comprend l'Angola et la République démocratique du Congo ; elle est pilotée par l'Angola. La zone B comprend l'Angola, la République du Congo et le Gabon ; elle est pilotée par la République du Congo. La zone D enfin, qui comprend le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Sao Tomé et Principe et le Gabon est pilotée par le Cameroun⁸⁰. Chaque zone est supervisée par un Centre multinational de coordination (CMC) qui lui-même est placée sous la tutelle du CRESMAC. Il est l'organe de mise en œuvre tactique de la stratégie. La zone D, qui comprend le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et le Sao Tomé et Principe a été la première à être activée en raison des attaques qui s'y sont multipliées depuis 2006⁸¹. C'est

⁷³ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.9.

⁷⁴ Article 9 du Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée.

⁷⁵ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.24.

⁷⁶ www.africa-union/.../STRATEGY 1.PPT.

⁷⁷ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.22.

⁷⁸ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.38.

⁷⁹ Ibid., p.25.

⁸⁰ Article 7.2 du Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer, op.cit.

⁸¹ Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.17.

ainsi qu'en mai 2009, les principaux pays concernés ont signé un accord relatif à la surveillance maritime de cette zone. Cet accord a été suivi du démarrage de patrouilles conjointes et de l'adoption d'un premier plan dénommé Secmar 1 suivi d'un Secmar 2⁸². Selon la CEEAC, les plans Secmar ont permis de procéder à un inventaire des moyens navals des Etats membres, mais surtout à la mise en place d'un Centre multinational de coordination (CMC) à Douala qui fait la liaison entre les stations de radars des pays impliqués et leurs Centres opérationnels de marine⁸³. Le CMC sert actuellement de plaque tournante régionale pour les activités de lutte contre la piraterie⁸⁴. Il est l'organe de planification et de mise en œuvre opérationnelle de la stratégie de la sécurité maritime de la CEEAC.

A partir de 2009, de nombreuses patrouilles de surveillances ont été lancées dans la zone, aboutissant à des résultats positifs, y compris à une diminution significative des incidents liés à l'insécurité maritime dans la région. En effet, les avantages des patrouilles et d'autres mesures conjointes sont évidents lorsqu'on compare les données sur les attentats de piraterie et de vols à main armée en mer commis entre 2007 et 2010 à celles des attentats survenus entre 2011 et 2012⁸⁵. Les patrouilles de surveillance ont diminué en deux ans, selon la CEEAC, des actes de piraterie ainsi que les actes de contrebande⁸⁶. Grâce à des mesures similaires, l'immigration clandestine et la pêche illégale non déclarée sont également en déclin dans la zone D⁸⁷. A long terme, les plans Secmar visent l'ouverture des eaux territoriales aux navires des pays participants (mouillage, droit de poursuite ou d'usage d'armes contre les pirates) ainsi que la mise en œuvre d'opérations conjointes impliquant des partenaires internationaux⁸⁸. Les opérations prévues dans le cadre de la sécurisation de la zone D prévoient également la collaboration entre les marines. Cependant, les capacités d'action de celles-ci restent très limitées. L'ensemble des quatre pays de la zone D ne disposent que de quatre patrouilleurs⁸⁹ alors que la mission *Corymbe* déployée par la France dispose à elle seule d'un nombre équivalent de bâtiments⁹⁰. Les patrouilles conjointes, la surveillance et le droit de poursuite entre les Etats membres impliquent également une plus grande complémentarité dans le golfe de Guinée⁹¹, ce qui oblige la CEEAC à collaborer avec la Commission du golfe de Guinée et la CEDEAO.

⁸² International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.22.

⁸³ Entretien de Crisis Group, expert du golfe de Guinée de la CEEAC, Libreville, 23 janvier 2012.

⁸⁴ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.25.

⁸⁵ Ibid., p.38.

⁸⁶ Cf. Rapport de la mission des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, op.cit., p.13.

⁸⁷ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, op.cit., p.38.

⁸⁸ Il s'agit des opérations dites « Obangame Express » organisée par le Commandement Afrique de l'armée américaine (Africom). Ces opérations font partie de l'African Partnership Station (APS) et de l'Africom. Le Nigéria, la France, la Belgique et l'Espagne participent également à ces opérations qui prennent la forme d'exercice de de stimulation de situations d'urgence : prise d'otage, poursuite de trafiquants d'armes et de drogues, sécurisation de plateformes pétrolières, et, etc. Le dernier exercice a eu lieu en février 2012.

⁸⁹ Entretien de Crisis Group, expert du golfe de Guinée de la CEEAC, Libreville, 23 janvier 2012.

⁹⁰ Depuis 1990, la France maintient une présence permanente dans le golfe de Guinée, dans le cadre d'une mission baptisée *Corymbe* et dont l'objectif est double : entretenir une coopération avec les pays de la région, notamment ceux avec lesquels Paris a signé des accords de défense, et défendre les intérêts économiques de la France (notamment à travers ses compagnies pétrolières). Entretien de Crisis Group, conseiller militaire français au sein de la marine gabonaise, Libreville, 21 janvier 2012.

⁹¹ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.23.

2-La stratégie synergique de la CEEAC avec la CEDEAO et la CGG

Les eaux contiguës au sein de la zone D de la CEEAC empiètent sur les limites proches des Etats Ouest africain du Nigéria et du Bénin⁹² où les menaces à la sécurité maritime sont très présentes⁹³. La proximité du Nigéria avec la zone D a rendu la collaboration entre la CEEAC et la CEDEAO nécessaire, notamment dans le cas où des individus commettent des crimes au large des pays de la CEEAC et trouvent refuge dans les eaux nigérianes. En raison de la méfiance des autres pays vis-à-vis du Nigéria⁹⁴, la solution politique préconisée repose sur un dispositif associant non pas les Etats de la zone D avec Abuja⁹⁵, mais plutôt les trois ensembles régionaux que sont la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée. C'est à ce titre que, cette dernière a organisé en 2012 une réunion sur la sécurité et a affirmé son engagement en faveur d'une stratégie collective de paix, de sécurité et de développement pour la région⁹⁶. L'avantage d'une telle configuration serait de « *neutraliser les velléités hégémoniques d'un pays de la région par les règles communautaires et de rendre immédiatement applicables les accords conclus entre les Etats composants les trois entités, notamment en matière de poursuite des criminels au-delà des frontières maritimes* »⁹⁷. Elle vise également à définir des modalités d'extradition ainsi qu'à faciliter les procédures judiciaires à l'encontre des bandits, quelle que soit leur nationalité⁹⁸. Cette collaboration permettrait à terme aux patrouilles régionales d'exercer un droit de poursuite au-delà des limites de la zone D qui démarquent les eaux territoriales des quatre pays membres de la CEEAC les plus affectés (notamment les pays de la zone D : le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon et le Sao Tomé et Príncipe) ou des eaux territoriales nigérianes⁹⁹. Cette stratégie cadre avec les objectifs de l'UA, à savoir : le renforcement de la paix, de la sécurité et de la stabilité sur le plan continental à travers la coordination des activités des CER de manière à promouvoir la complémentarité au lieu de la concurrence¹⁰⁰. C'est dans ce contexte que la CEDEAO a accepté les aspects clés du modèle

⁹² Début 2011, soit plusieurs années après l'essor de la criminalité dans l'est du golfe, les actes de piraterie ont soudainement explosé au large de la côte du Bénin, voisin occidental du Nigéria. Les gangs de pirates ont mené des attaques à une fréquence soutenue pendant plusieurs mois, attirés par une forte concentration de tankers. Ils se sont montrés en mesure d'exploiter la faiblesse de la marine béninoise. En mai 2011, le BMI a enregistré vingt actes de piraterie au Bénin qui ont tous eu lieu, à une exception près, entre mars et septembre. Voir « Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January-30 September 2011 » et « Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January-31 December 2011 », BMI. Le chef de la marine du Bénin, Maxime Ahoyo, a évoqué 35 attaques au large de son pays en 2011, ce qui démontre un problème de signalement des attaques. « Retour timide des navires », Xinhua, 4 mars 2012 ; Voir aussi, International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.18s.

⁹³ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, op.cit., p.39.

⁹⁴ Un bon départ a été pourtant pris en mars 2011 quand les Etats-Unis ont financé l'opération Obangame, un exercice commun de formation sur les communications maritimes impliquant le Cameroun, le Gabon, Sao Tomé et Príncipe et le Nigéria. La Guinée équatoriale n'était pas invitée à y prendre part à cause de ses violations des droits de l'homme. L'exercice était originellement planifié pour se dérouler sous la bannière de la CEEAC jusqu'à ce que le Nigéria soit prié de s'y joindre ultérieurement. Toutefois, au niveau politique, une certaine méfiance existe entre certains Etats membres de la CEEAC et le Nigéria, leur bien plus grand et puissant voisin. Entretiens de Crisis Group, diplomate américain, Libreville, Gabon, 23 mars 2011.

⁹⁵ Qui a déjà pris part aux exercices « Obangame Express ».

⁹⁶ Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans le golfe de Guinée, Luanda, 29 novembre 2012.

⁹⁷ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.24.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité*, op.cit., p.16.

¹⁰⁰ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.38.

de la CEEAC, en démontrant entre autres un fort engagement à encourager le partage d'information, la coordination et l'intégration du potentiel de la région. En 2012, la CEDEAO a créé sa première zone opérationnelle, appelée "Zone E" couvrant le Nigéria, le Niger, le Bénin et le Togo. Par ailleurs, un accord de surveillance maritime des eaux contiguës a été signé en mai 2009, suivi de la mise au point d'un inventaire des moyens navals et des patrouilles conjointes capables d'aider les marines de la zone à utiliser leurs ressources de manière efficace et efficiente¹⁰¹. Cette collaboration a bénéficié du soutien du Conseil de sécurité des Nations Unies qui en l'espace de quatre mois (octobre 2011 et février 2012) a adopté à l'unanimité deux Résolutions qui lancent un appel à une initiative régionale de grande envergure en réponse à la menace grandissante de l'insécurité maritime. En effet, la Résolution 2018 d'octobre 2011 exhorte essentiellement les Etats membres de la CEEAC, de la CEDEAO et de la Commission du golfe de Guinée (CGG) à lutter contre des actes de piraterie et de vol à main armée en mer par une action concertée en mettant en place des patrouilles maritimes bilatérales et régionales. Par la suite, le 29 février 2012, le Conseil de sécurité a également adopté la Résolution 2039, invitant les Etats membres du golfe de Guinée à œuvrer ensemble par l'intermédiaire des mêmes voies multilatérales afin de convoquer un Sommet pour élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie en collaboration avec l'UA¹⁰². En juin 2013 s'est tenu le Sommet de Yaoundé, initiative novatrice rassemblant onze (11) Chefs d'Etat, la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée, qui a adopté une Déclaration, un mémorandum d'entente entre les trois (3) organisations sous-régionales sur la « sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest » qui fixe les premiers objectifs et les domaines de coopération et un code de conduite visant à renforcer la coopération, la coordination, la mutualisation pour « la prévention et la répression de la piraterie et des activités maritimes illicites en Afrique centrale et de l'Ouest ». A cela, il convient d'ajouter la création d'un Centre interrégional de coordination (CIC) pour mettre en œuvre la stratégie régionale de sûreté et de sécurité maritime. Ce sommet exprime une volonté politique significative et définit une stratégie située à deux niveaux : celui des organisations sous-régionales (chargées de concevoir la stratégie) et celui des Etats (chargés des opérations). Depuis lors, les conférences et réunions se succèdent à un rythme soutenu et certaines décisions de Yaoundé se concrétisent. Le CRESMAC a été installé à Pointe-Noire en République du Congo et le CIC à Yaoundé au Cameroun. Tous les Etats riverains du golfe de Guinée ont adopté la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 qui définit juridiquement la piraterie¹⁰³. Appelant à un appui des partenaires internationaux, la Déclaration de Yaoundé a permis d'initier un processus positif mais qui s'avère complexe dans sa mise en œuvre, même si un appui international notable a été engagé. Dans le prolongement de cette dynamique de Yaoundé, l'Union africaine a adopté en 2014 une stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans, horizon 2050, qui vise à mobiliser sous son égide l'ensemble des Etats africains. La stratégie synergique CEEAC, CEDEAO et la CGG montre que les pays de la région sont attachés à la recherche de « solutions africaines aux problèmes africains », l'appropriation de l'enjeu de la sécurité maritime par les acteurs locaux, rejetant implicitement toute substitution

¹⁰¹ Ibid., p.39.

¹⁰² Ibid., p.26.

¹⁰³ Thierry VIRCOULON et Violette TOURNIER, « Golfe de Guinée : la régionalisation de la sécurité maritime est-elle la solution contre la piraterie », op.cit., p.2s.

de réponses externes aux initiatives des organisations régionales¹⁰⁴. Par conséquent, l'option de recourir aux navires de guerre étrangers comme ce fut le cas des opérations internationales menées au large des côtes somaliennes, suscite la méfiance et constituerait une ingérence aux yeux de ces pays. Même s'il existe des collaborations entre certains pays de la sous-région et les marines française et américaine, dans le cadre de coopérations spécifiques avec ces puissances maritimes, ces relations ne dépassent pas le schéma d'une assistance ponctuelle à la formation de militaires dans des compétences telles que le matelotage, la recherche et le sauvetage, la répression, la préparation médicale, gestion de l'environnement et de l'entretien des bateaux de petite taille¹⁰⁵. Autrement dit, les acteurs extrarégionaux ont seulement vocation à contribuer au renforcement des capacités des organisations régionales. La mise en œuvre des initiatives de lutte devraient relever seulement, selon les représentants de la sous-région, de la seule responsabilité de la CEDEAO, de la CEEAC de la Commission du golfe de Guinée.¹⁰⁶ Ces dernières considèrent en revanche l'ONU, en tant qu'organe neutre chargé du maintien de la paix et de la sécurité internationales, comme l'instance idéale pour jouer un rôle de facilitation et de coordination notamment dans la mobilisation de l'aide internationale destinée à appuyer leurs efforts pour lutter contre la menace que représente la piraterie dans le golfe de Guinée¹⁰⁷. Les Etats-Unis ainsi que d'autres pays ayant des intérêts économiques dans le golfe de Guinée ne peuvent que soutenir cette coopération¹⁰⁸. Malgré cela, le financement reste un défi du fait du manque d'appropriation de cette initiative par tous les Etats membres de la CEEAC¹⁰⁹. La réponse sécuritaire de la CEEAC contre l'insécurité maritime dans le golfe Guinée reste donc limitée.

II- Une réponse sécuritaire limitée

En dépit des efforts déployés, le système de sécurité maritime collective de la CEEAC est encore embryonnaire. De même, la volonté affirmée en vue d'une mutualisation des moyens par les pays riverains qui appartiennent à la CEEAC et à la CEDEAO n'a pas encore donné lieu à un véritable système de gestion et surveillance régional performant. En conséquence, l'approche de la sécurité maritime de la CEEAC est musclée mais toujours insuffisante, d'où la nécessité d'une amélioration de la gouvernance maritime.

A- Une approche de la sécurité maritime toujours insuffisante

La stratégie de lutte contre l'insécurité maritime de la CEEAC bien que l'une des plus avancées d'Afrique est confrontée à plusieurs obstacles. Il convient d'abord d'étudier les obstacles relatifs à la mise en œuvre de la stratégie synergique de la CEEAC avec la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée, avant d'examiner les obstacles du plan Secmar qui relève de la stratégie autonome de la CEEAC.

¹⁰⁴ Rapport d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, op.cit., p.16.

¹⁰⁵ Africa Partnership. <http://www.c6f.navy.mil/about%20us.html>; Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.9.

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ En 2006, 16% des importations de pétrole des Etats-Unis provenaient du golfe de Guinée, et ce chiffre a atteint 25% en 2015. « US, China : Contending interests in the Gulf of Guinea, Nigeria's Oil and Gas », Nigerian Oil and Gas Publication, 5 mai 2011. Les Etats-Unis et le Japon ont aussi d'importants intérêts en termes de pêche dans le golfe de Guinée. Entretien de Crisis Group, ambassadeur du Japon, Libreville, Gabon, 25 mars 2011.

¹⁰⁹ International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité*, op.cit., p.16.

1-Les obstacles à la mise en œuvre de la stratégie synergique de la CEEAC avec la CEDEAO et la CGG

La stratégie synergique de la CEEAC avec la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée est confrontée à plusieurs obstacles. D'abord, il faut rappeler au préalable que le golfe de Guinée est divisé entre deux organisations régionales : la CEDEAO et la CEEAC, la Commission du golfe de Guinée étant une coquille vide depuis sa création en 2001. En termes d'action régionale, cette division institutionnelle implique une duplication des activités et des efforts de coordination. La sécurisation du golfe de Guinée n'implique pas seulement de coordonner les Etats mais aussi de coordonner deux associations d'Etats¹¹⁰. En réponse aux préoccupations de l'ensemble de la communauté internationale, l'ONU, en collaboration avec d'autres partenaires au développement, a mis l'accent sur la gravité du problème en encourageant la création d'un système régional intégré de sécurité et de sûreté maritime dans le golfe de Guinée¹¹¹. C'est dans ce contexte que le Sommet de Yaoundé qui a eu lieu les 24 et 25 juin 2013, a réuni 25 pays de l'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et trois organisations sous-régionales¹¹². En dehors du fait que c'est la première fois qu'un effort a été consenti pour développer une stratégie transrégionale concertée de lutte contre la piraterie, le Sommet a aussi adopté trois documents. Il s'agit de la Déclaration des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité maritime dans l'espace maritime commun ; le Protocole d'accord entre la CEEAC, la CEDEAO et la Commission du golfe de Guinée sur la sécurité et la sûreté maritime en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale et le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie, de vol à main armée contre les navires et les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Toutefois, les deux communautés n'ont pas encore réussi à mettre en place un accord relatif au partage de la charge financière¹¹³. Aussi les trois documents précités bien qu'importants sont essentiellement de nature déclaratoire au lieu de constituer une étape concrète vers l'élaboration des mécanismes pour s'attaquer effectivement aux menaces complexes à la sécurité et à la sûreté maritime dans le golfe de Guinée¹¹⁴. Avec l'approbation de la proposition sur la création d'un centre de coordination de la lutte contre la piraterie, Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA estiment qu'« *il est évident que le sommet était trop axé sur les modalités de la mise en place de mécanismes internationaux, régionaux et nationaux de lutte contre la piraterie, donnant ainsi l'impression que les autres menaces à la sécurité et à la sûreté maritimes étaient secondaires (...). Il était déjà clair que le souci constant des pays du golfe de Guinée d'affirmer leur souveraineté constituera un obstacle à la réalisation d'une sécurité maritime efficace. Tant que la souveraineté réapparaît à un moment où elle doit renoncer à certains de ses aspects, la recherche d'une sécurité maritime durable pourrait s'avérer une ambition vaine* »¹¹⁵.

¹¹⁰ Thierry VIRCOULON et Violette TOURNIER, « Golfe de Guinée : la régionalisation de la sécurité maritime », op.cit., p.4.

¹¹¹ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.11.

¹¹² Il s'agit de la CEEAC, la CEDEAO et la CGG.

¹¹³ L'instauration d'une taxe spécifique a été débattue mais rien n'a encore été concrétisé.

¹¹⁴ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.46.

¹¹⁵ Ibid.

Les initiatives de la CEEAC et de la CEDEAO en matière de lutte contre l'insécurité maritime souffrent en outre de l'absence de coordination. En effet, bien qu'il existe un cadre formel¹¹⁶ entre l'Union africaine et les Communautés économiques régionales dont la CEDEAO et la CEEAC dans les questions de paix et de sécurité en Afrique, force est de reconnaître une insuffisante communication entre ces organisations. D'ailleurs, l'UA et ces deux CER du golfe de Guinée ne sont jamais parvenues à délimiter de manière claire la sphère de leur coopération, les secondes accusent la première de passivité, d'ingérence, voire de non-respect de son principe informel de subsidiarité¹¹⁷. Cette absence de collaboration et de communication rend incertain la possibilité pour l'UA d'harmoniser les initiatives de sécurisation du golfe de Guinée de la CEEAC et de la CEDEAO. La création récente du Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale (ONUCA) et du Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest pour conduire une coopération renforcée entre les Nations Unies et les deux CER (CEEAC en Afrique centrale et CEDEAO en Afrique de l'Ouest) doit être saluée. Cependant, force est de constater que la prolifération des actes criminels dans le golfe de Guinée, « l'absence d'une structure homogène unique de coordination de toutes les initiatives de sécurisation du golfe de Guinée, permettant une gestion globale et intégrée des questions de sécurité, s'avère être un défaut majeur »¹¹⁸. Même si la CEEAC a mis en place un centre de coordination régionale pour la sécurité maritime en Afrique centrale (CRESMAC) comme structure de coordination des approches maritimes nationales des Etats membres, permettant l'intensification des patrouilles maritimes conjointes, il est à déplorer le manque d'engagement de l'Afrique de l'Ouest dans le sens d'une fédération des synergies¹¹⁹.

Ensuite, la stratégie synergique de la CEEAC et son homologue CEDEAO est freinée par des rivalités de leadership entre les Présidents, une méfiance envers l'hégémon régional le Nigéria et des querelles de frontières qui, même lorsqu'elles appartiennent au passé, continuent d'alimenter les méfiances actuelles¹²⁰. Ainsi, des litiges maritimes dans le golfe de Guinée existent par exemple entre la Guinée équatoriale et le Cameroun à propos d'une île située à l'embouchure du fleuve Ntem, entre le Gabon et la Guinée équatoriale autour de l'île Mbanie et des limites de la baie de Corisco et celui qui couve entre le Ghana et la Côte-d'Ivoire qui revendiquent chacun les zones pétrolières sur leurs eaux, entre le Nigeria et le Cameroun au sujet de la péninsule de Bakassi¹²¹. D'ailleurs, depuis ce dernier litige de Bakassi¹²², la région du golfe de Guinée est privée des immenses capacités économiques,

¹¹⁶ Un Protocole d'accord a été adopté en 2008 entre l'UA d'une part, la CEDEAO et la CEEAC d'autre part notamment. Celui-ci, le « Protocole d'accord de coopération dans le domaine de la paix et de la sécurité entre l'UA, les CER et les mécanismes de coordination des brigades régionales en attente de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique du Nord », reconnaît le rôle des CER dans la prévention, la gestion et le règlement des conflits dans leur zone de juridiction et prévoit un échange régulier d'informations, l'élaboration d'activités et de programmes conjoints dans le domaine de la paix et de la sécurité.

¹¹⁷ Principe en vertu duquel la prééminence de l'UA devrait céder le pas à l'expertise régionale des CER dans le traitement des dossiers où l'intervention continentale n'est pas nécessaire. Sur ce sujet voir, International Crisis Group, *Mettre en œuvre l'architecture de paix et de sécurité*, op.cit., p.22 ; voir aussi, Dominique BANGOURA (sous la direction de), *L'Union africaine face aux enjeux de paix, de sécurité et de défense*, Paris, L'Harmattan, 2003, 253 p.

¹¹⁸ SUYRU (V.E), *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.52.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Thierry VIRCOULON et Violette TOURNIER, op.cit., p.4.

¹²¹ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.18.

¹²² Ce conflit a pris un terme après la signature le 12 juin 2006 des accords de Greentree définissant le processus de rétrocession de Bakassi au Cameroun, conformément à l'arrêt de la Cour Internationale de Justice (CIJ) du 10

politiques et diplomatiques du géant Nigeria dans le cadre de la sécurité maritime régionale. Ce dernier se montre de plus en plus réticent à aborder plusieurs questions de sécurité régionale, précisément par crainte d'être considéré comme un tyran. En revanche, il préfère s'engager dans des collaborations de petite taille avec des pays comme le Sao Tomé et Principe notamment dans le cadre d'une commission frontière maritime commune et avec le Bénin dans le cadre d'une patrouille conjointe de six mois dans leurs eaux, à travers une opération dénommée « *Opération Prospérité* »¹²³. De même, la volonté affirmée d'une mutualisation des moyens par les pays riverains de la région qui appartiennent à deux ensembles régionaux distincts¹²⁴ n'a pas encore donné lieu à un véritable système de gestion et surveillance régional performant¹²⁵. La région souffre donc encore de l'absence d'un système de surveillance collective, comme par exemple un réseau de radars couvrant les côtes¹²⁶, pour assurer une surveillance maritime optimale de la région du golfe de Guinée. Autrement dit, la « culture marine » des Etats de la région et leur maîtrise des « enjeux de la mer » restent faibles et leurs capacités de surveillance demeurent dérisoires au regard de l'étendue de l'espace maritime à couvrir¹²⁷. Ce qui pousse un nombre d'Etats limités à ne plus faire confiance à la stratégie mise en place par les acteurs de la région (CEDEAO, CEEAC et Commission du golfe de Guinée) et à développer des coopérations militaires bilatérales avec la France et les Etats-Unis pour se doter des moyens de surveillance¹²⁸.

C'est ainsi que la France a mis en place un fonds de solidarité prioritaire dans le cadre de son projet d' « Appui à la réforme du secteur de sécurité maritime dans le golfe de Guinée » (ASECMAR) ciblant le Ghana, le Togo et le Bénin. Ce projet a pour objectif de renforcer les moyens des forces de sécurité de ces trois pays afin de leur permettre d'assurer leur sécurité maritime¹²⁹. Il coûte 800 000 euros et s'étale sur trois ans. La Direction de la Coopération, de sécurité et défense (DCSD) du ministère français des Affaires étrangères a collaboré avec la Guinée équatoriale à la création d'une école de sécurité maritime de Bata, mise en place en août 2010¹³⁰. La Chine a financé l'achat d'un navire béninois alors que les Etats Unis lui ont accordé 300 000 de dollars pour l'élaboration d'une stratégie nationale de renforcement de sécurité maritime¹³¹. En dehors de ces initiatives bilatérales que nous venons d'examiner, la Commission de l'Union européenne (UE) prévoit un projet d'appui aux pays de la région intitulé *Export Support Facility*, dans le cadre de son programme « Routes maritimes critiques ». Une mission d'évaluation au dernier trimestre 2011, ciblant notamment cinq (5) pays de la région, en particulier le Cameroun, le Congo, le Ghana, la Guinée équatoriale et le Nigeria devait identifier des besoins en vue de proposer des projets concrets dans le domaine de la formation maritime, du partage d'information et de coordination régionale. Ces projets

octobre 2002. Le 14 août 2008, le transfert effectif d'autorité sur la péninsule de Bakassi à la partie camerounaise s'est déroulé à Calabar, en République fédérale du Nigeria. Pour un historique assez exhaustif sur le déclenchement, le déroulement et le dénouement de ce conflit, voir Cameroon Tribune, édition spéciale BAKASSI, N°9161/5360, 14 août 2008.

¹²³ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, op.cit., p.41.

¹²⁴ La CEEAC et la CEDEAO.

¹²⁵ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.8.

¹²⁶ Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.11.

¹²⁷ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.8.

¹²⁸ Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, op.cit., p.17.

¹²⁹ Partenaires sécurité défense n°267, automne 2011, p.27.

¹³⁰ Ibid., p.28.

¹³¹ Rapport de la mission d'évaluation des Nations Unies sur la piraterie dans le golfe de Guinée, op.cit., p.7.

portent sur un budget de 4 millions d'euros sur deux ans¹³². Toutefois, « *ces financements épars et limités ne semblent pas à l'évidence des gages de durabilité et de continuité des activités visant à l'amélioration de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée* »¹³³.

Enfin, l'insécurité maritime dans le golfe est caractérisée par des facteurs et des manifestations complexes. Ces facteurs se justifient notamment par les causes profondes de l'insécurité maritime dont la pauvreté et le sous-développement. Toutefois, le Sommet de Yaoundé de juin 2013 bien que l'une des étapes importantes pour la mise en place d'une architecture régionale intégrée de lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée n'a pas inscrit les causes profondes de l'insécurité maritime à l'ordre du jour. Celui-ci a privilégié plutôt les remèdes aux symptômes (comment réprimer la piraterie et d'autres activités criminelles qui menacent le commerce international et la sécurité des ressources)¹³⁴. Les causes du problème, liés à des décennies de mauvaise gouvernance et à des aspirations de développement tronquées de la majorité des citoyens vivant dans le golfe de Guinée sont souvent négligées par les dirigeants de la CEEAC et la CEDEAO. Cela peut se justifier par le fait que quelques dirigeants de ces deux espaces peuvent être en cause dans la création des problèmes en premier lieu. C'est donc précisément en « *replaçant les programmes peu confortables mais essentiels de développement social, économique et politique comme conditions préalables à la sécurité que les Etats du golfe de Guinée peuvent espérer trouver une solution aux menaces terrestres* »¹³⁵.

2-L'ineffectivité du plan Secmar de la CEEAC

En raison de l'immensité de la mer à protéger, la CEEAC a divisé son espace maritime du golfe de Guinée en trois zones géographiques, A, B et D. La zone D qui couvre le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale et Sao Tomé et Príncipe bien qu'elle soit la plus avancée en termes d'opérationnalisation, fait toujours face à des problèmes qui mettent un frein à ses activités. Ces problèmes concernent en premier l'absence de personnel naval et de sécurité qualifié dans les différents pays membres. Ce qui constitue un handicap pour des activités conjointes de chaque zone. Le deuxième problème est le manque d'infrastructures navales adéquates en termes de navires et d'équipements appropriés, de bases et de chantiers navals qui sont essentiels pour une surveillance et des patrouilles efficaces¹³⁶ sur une période prolongée. A cela s'ajoute l'incapacité des Etats à mobiliser les fonds adéquats, y compris pour les opérations de routine de patrouilles maritimes conjointes¹³⁷. Enfin, la stratégie de la CEEAC (y compris sa stratégie synergique avec la CEDEAO et la CGG) souffre d'un défaut du manque du droit de poursuite automatique entre les Etats membres concernés¹³⁸. Or, du fait du caractère transfrontalier des actes de criminalité dans la région du golfe de Guinée, on ne peut concevoir une stratégie efficace et effective sans faire usage du droit de poursuite,

¹³² Partenaires sécurité défense, op.cit., p.21.

¹³³ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.11.

¹³⁴ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.13.

¹³⁵ Ibid.

¹³⁶ Actuellement, les patrouilles gabonaises et celles du Sao Tomé et Príncipe ne sont pas présentes dans la zone D.

¹³⁷ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, op.cit., p.38.

¹³⁸ En témoigne, la prise d'otages de sept touristes français dans la localité de Dabanga dans la région de l'Extrême-Nord au Cameroun par un groupe de criminels se revendiquant de la secte islamiste et terroriste Boko Haram, le 19 février 2013, et qui ont été amenés au Nigeria, ne permettant pas ainsi aux forces de défense et de sécurité camerounaises de pouvoir les poursuivre en territoire nigérian au risque de porter atteinte à sa souveraineté et surtout de raviver les tensions entre ces deux Etats.

autrement dit, le droit pour un Etat X de poursuivre automatiquement un éventuel criminel, coupable d'atteinte à sa sécurité, à l'intérieur des frontières d'un autre Etat Y et vice-versa¹³⁹. A l'état actuel, le droit de poursuite relève de l'exception et non du principe, c'est-à-dire qu'il ne s'applique uniquement que sur la base du consentement volontaire d'un Etat à un autre¹⁴⁰.

D'ailleurs, la méfiance mutuelle dans cette région rend hypothétique la consécration effective d'un droit de poursuite sans porter atteinte à la souveraineté des Etats. Cette analyse est défendable dans la mesure où la première initiative consacrée dans ce sens par certains Etats de la CEEAC¹⁴¹ avec d'autres Etats voisins, dans le cadre de Patrouille Mixte Internationale (PAMINT)¹⁴² avec pour mandat d'assurer la sécurité de la zone du Lac-Tchad en transcendant les frontières sans porter atteinte à la souveraineté des Etats riverains¹⁴³ s'est révélé au cours des années un échec. En effet, chacun des Etats impliqués possédait une représentation nationale de la PAMINT, qui devait être constituée des soldats des quatre pays riverains du Lac-Tchad. Par conséquent chaque Etat devait envoyer ses soldats dans chacune de ces représentations nationales, afin d'assurer conjointement les patrouilles dans l'espace territorial de l'Etat en question¹⁴⁴. Dans cette perspective, la PAMINT était sensée, par la mutualisation des forces opérationnelles combattre de manière consensuelle et transparente les actes de criminalité dans cet espace¹⁴⁵. Nonobstant le fait que les patrouilles de la PAMINT ont permis de limiter sensiblement les incursions des combattants tchadiens et la dynamique de la criminalité transfrontalière autour du Lac-Tchad, elle est aujourd'hui entrée en hibernation pour des raisons diverses liées tantôt aux prétentions hégémoniques du Nigeria¹⁴⁶, tantôt à la faillite et aux protestations de l'Etat tchadien¹⁴⁷ dans l'exercice de ses fonctions régaliennes ou encore au manque d'intérêt de la part du Niger¹⁴⁸. Ce qui a donc hypothéqué l'efficacité de la PAMINT¹⁴⁹. Seul le Cameroun a conservé sa représentation nationale et ses troupes, dans « *la poursuite et la lutte contre les entrepreneurs de l'insécurité transfrontalière qui se réfugiaient hors des zones camerounaises du Lac-Tchad* »¹⁵⁰. Tous ces problèmes réunis montrent que les Etats membres de la CEEAC se trouvant dans la zone D ne sont pas à même de participer pleinement et de manière efficace ou sont obligés de se tourner vers l'extérieur pour remplir leurs besoins prioritaires. Aussi, la non opérationnalisation des

¹³⁹ Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.56.

¹⁴⁰ Par exemple, dans la coopération bilatérale Cameroun-Nigeria, il n'existe pas de droit de poursuite, compte tenu des différences des systèmes militaires qu'ils emploient. Toutefois, un Protocole d'accord devrait prochainement être conclu pour résoudre les d'extradition entre les deux pays.

¹⁴¹ Ces Etats de l'espace CEEAC sont : le Cameroun et le Tchad.

¹⁴² La PAMINT a été créée le 15 avril 1986 par la Commission du bassin du Lac Tchad (CNLT).

¹⁴³ Cette PAMINT concernait les troupes du Cameroun, du Niger, du Nigeria et du Niger.

¹⁴⁴ Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.56.

¹⁴⁵ Ibid.

¹⁴⁶ Le Nigeria s'est retiré de la PAMINT en 1991 et a fermé sa représentation nationale pour des raisons stratégiques, car il préparait ses revendications sur les localités camerounaises situées à l'Est du Lac Tchad.

¹⁴⁷ L'armée tchadienne était composée de certains éléments véreux qui s'adonnaient au rançonnement des populations, ainsi qu'à la violation des frontières lacustres entre le Tchad et le Cameroun ; et qui furent arrêtés par la gendarmerie camerounaise pour être venus commettre des exactions dans l'île camerounaise de NIMERY. En guise de protestation, le Tchad se retira en 2009.

¹⁴⁸ Le Niger se retira des lorsqu'il considérait que la PAMINT n'avait plus aucun intérêt pour lui suite à la disparition des eaux du Lac Tchad de son côté.

¹⁴⁹ La désagrégation du PAMINT « *accroît de manière substantielle le banditisme, les crimes et trafics frontaliers à la faveur de l'inexistence d'un droit de poursuite que seule la PAMINT possédait dans sa version originale* ». Voir à cet effet, Michel DOURYANG DOMGA, *La défense militaire des îles camerounaises du Lac-Tchad*, Mémoire de Master en Stratégie, défense, sécurité, gestion des conflits et des catastrophes, CREPS-UYII-SOA, septembre 2010, p.53.

¹⁵⁰ Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.56.

autres zones signifie que seule la zone D est opérationnelle dans le cadre de la stratégie de sécurité maritime de la CEEAC¹⁵¹. En tout, le manque de ressources financières et humaines fait douter que la CEEAC puisse financer et superviser un cadre aussi ambitieux que celui que constitue le mécanisme de sécurité maritime proposé.

B-L'amélioration de la gouvernance de la sécurité maritime

La démonstration de force et la réponse coercitive seules n'ont pas suffi à la CEEAC d'éradiquer l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Elles ont tout au plus permis de la contenir. Dès lors, la lutte contre l'insécurité maritime constitue une priorité pour les Etats de la sous-région, mais cela implique de s'attaquer aux causes profondes de cette insécurité et de renforcer la coopération interrégionale.

1-Combattre les causes profondes de l'insécurité maritime

En dépit de la volonté des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée de faire face à la menace croissante qui pèse sur la sécurité maritime dans leurs eaux côtières, leurs capacités nationales et régionales restent dans l'ensemble limitées¹⁵² car la violence dans le golfe de Guinée est le symptôme d'un problème de gouvernance profond et complexe. Les Etats de la région ont été incapables de réguler les industries opérant entièrement ou partiellement en mer, garantir le bien-être socioéconomique des communautés côtières et faire appliquer la loi dans les eaux territoriales et internationales¹⁵³. Une lutte contre l'insécurité devrait donc intégrer l'ensemble des éléments mobilisés jusqu'ici de manière parcellaire pour apporter une réponse globale aux facteurs déterminants de cette problématique¹⁵⁴. Cela passe notamment par la prise en compte de dimensions suivantes : la mise en œuvre d'un volet d'aide au développement, l'amélioration de la gouvernance économique et le renforcement de l'application des lois en mer.

Premièrement, il n'est pas possible de dissocier les raisons pour lesquelles la sécurité maritime continue de se détériorer des préoccupations de gouvernances liées à l'incapacité de plusieurs gouvernements des pays membres de la CEEAC dans le golfe de Guinée à répondre aux aspirations de développement de leurs citoyens en matière de développement, en particulier de celles de la population grandissante des jeunes¹⁵⁵. En conséquence, dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie régionale dynamique qui tiendrait compte de la nature transnationale du problème de sécurité maritime, il doit donc y avoir un engagement clair en faveur de la croissance économique et du développement durable pour l'ensemble des habitants à la fois comme un moyen d'accroître les opportunités d'émancipation personnelle pour la population croissante et de décourager le crime¹⁵⁶. Cela requiert des investissements dans des secteurs favorisant la croissance économique et le développement tels que les routes, l'électricité, l'accès à l'eau, la santé et l'éducation. Afin de profiter à la fois aux communautés côtières et aux finances publiques, les Etats devraient mettre le renforcement du secteur maritime au cœur de leurs stratégies nationales de développement. Le potentiel de ce secteur dans le golfe de Guinée, comme dans la majeure partie de l'Afrique, demeure largement

¹⁵¹ Charles UKEJE et Wullson MWOMO ELA, op.cit., p.38.

¹⁵² Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.12.

¹⁵³ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.27.

¹⁵⁴ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.11.

¹⁵⁵ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.45.

¹⁵⁶ Ibid.

inexploité¹⁵⁷. Ensuite, les Etats de la CEEAC se trouvant dans le golfe de Guinée doivent stimuler la pêche artisanale et commerciale. En effet, la pêche artisanale emploie des milliers de personnes le long des côtes et représente la source principale de protéines pour les communautés du littoral, jouant ainsi un rôle crucial en matière de sécurité alimentaire. Les gouvernements doivent s'assurer que la pêche profite aux plus vulnérables, menacés par le déclin des quantités de poissons et l'exploitation des hydrocarbures qui limite l'accès à certaines zones. Il s'agit d'empêcher les pêcheurs commerciaux, locaux comme étrangers, d'empiéter sur les zones réservées à la pêche artisanale situées à proximité du littoral. Les gouvernements devraient en outre favoriser la confiance et la communication entre les autorités et les habitants afin de mieux cerner les défis auxquels font face ces derniers et adopter des mesures adaptées. Afin de soutenir l'industrie de la pêche commerciale et favoriser les exportations, les Etats devraient promouvoir l'entreprenariat local chargé de transformation du poisson à des fins de consommation, en conformité avec les normes internationales¹⁵⁸. Aussi, les Etats de la CEEAC du golfe de Guinée et les compagnies pétrolières et gazières doivent s'assurer que l'extraction des ressources naturelles bénéficie directement aux communautés locales à travers la création d'emplois, d'infrastructures et de programmes sociaux¹⁵⁹. La mise en œuvre d'un volet d'aide au développement économique est donc la seule voie qui pourrait enrayer l'extrême pauvreté, réduire les inégalités, amorcer une dynamique de diversification économique axée notamment sur les activités portuaires et de pêche¹⁶⁰ et de prévenir la population à la radicalisation. De là on comprend que la lutte contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée passe d'abord par une lutte contre la pauvreté et le sous-développement qui sont là aussi de la responsabilité première des Etats concernés. L'extrémisme ou la terreur ne peuvent s'enraciner que sur des terrains de grande pauvreté et de désespérance, même si les causes ne sont jamais univoques¹⁶¹. Tel est le point de vue de Willy Brandt, Chancelier allemand, Prix Nobel de la Paix qui avait lié la question de la sécurité aux questions structurelles socio-économiques et du développement. Devant l'Assemblée générale de l'ONU en 1973 il s'exprimait en ces termes : « *La misère est l'expression d'un conflit. Là où la faim règne il n'y aura pas de paix dans la durée. Là où il y a de la pauvreté extrême il n'y aura ni de loi ni de justice. Là où l'existence dans ses nécessités les plus élémentaires reste menacée il n'est pas permis de parler de la sécurité* ».

Deuxièmement, la gouvernance de l'espace maritime est traditionnellement faible dans le golfe de Guinée. L'Etat de droit, notamment en mer, est peu élaboré et les capacités sont faibles voire inexistantes¹⁶². La mauvaise gouvernance du secteur des hydrocarbures et de l'industrie du transport maritime par exemple, a permis l'essor du commerce illégal de brut et de pétrole raffiné. Elle a également permis à une élite de s'enrichir, souvent par la corruption, pendant que la majorité de la population vit dans l'extrême pauvreté¹⁶³. Cette inégalité est une cause majeure de la criminalité le long des côtes et, selon la Commission du golfe de Guinée, « *il y a une relation entre le vol des hydrocarbures et l'augmentation des*

¹⁵⁷ Mthuli Ncube et Michael Lyon Baker, « Beyond pirates and drugs : unlocking Africa's maritime potential and economic development », *Africa Security Review*, vol.20, n°1, mars 2011, p.60-69.

¹⁵⁸ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.28.

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., p.11.

¹⁶¹ Voir Rapport d'information n°410, op.cit., p.17.

¹⁶² Voir Rapport d'information n°410, op.cit., p.17.

¹⁶³ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.27.

attaques de pirates violents dans la région »¹⁶⁴. Ainsi, pour être viable et durable, une stratégie de lutte contre l'insécurité maritime devrait à l'évidence prendre en compte les causes profondes à l'origine de ce phénomène, qui s'enracinent dans les disparités de revenu importantes au sein des sociétés de la sous-région, et leur corollaire la corruption¹⁶⁵. A l'instar du Nigéria, qui tente d'assainir son secteur pétrolier, les Etats de la CEEAC du golfe de Guinée devraient former une commission d'enquête sur leur marché pétrolier national et effectuer des contrôles sur la provenance du carburant afin d'identifier les filières de contrebande et les opérateurs économiques malhonnêtes¹⁶⁶.

Troisièmement, une application défaillante de la loi dans le golfe de Guinée a permis la contrebande de pétrole, d'armes et de drogues, le trafic des êtres humains et la pêche illégale, et a créé un environnement propice à la criminalité¹⁶⁷. Une plus grande prise de conscience et la présence des pays de la CEEAC du golfe de Guinée représentent l'un des moyens de dissuasion les plus visibles contre les menaces croissantes à la sécurité et à la sûreté maritime¹⁶⁸. C'est ainsi qu'il est indispensable de renforcer les lois nationales existantes, d'en créer de nouvelles. Même là où elles existent, de telles lois ne semblent pas être dotées d'une capacité de dissuasion ou de sanction suffisante. La définition de ce que constitue la piraterie par exemple, est trop vague ou obsolète, particulièrement quand elle est traitée de la même façon que le vol à main armée, le meurtre prémédité ou la conspiration. Il est également important de transposer au plan national des lois internationales sur la sûreté et la sécurité en mer¹⁶⁹. Ensuite, pour lutter efficacement contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, la stratégie de sécurité maritime des Etats de la CEEAC doit faire du renforcement et de la professionnalisation des forces navales et de sécurité, des autorités portuaires et des agences d'administration maritime une priorité. En partenariat avec les donateurs, ces Etats doivent renforcer les capacités de ces organes étatiques à travers un recrutement transparent, la formation (notamment dans les universités maritimes régionales de référence)¹⁷⁰ et l'équipement en matériel de haute technologie. La direction de ces agences doit maintenir une politique de « tolérance zéro » en matière de corruption¹⁷¹. Aussi, ces Etats devraient mettre en place un mécanisme solide de cartographie des matériels, de collecte et de partage d'information et de données, de coordination des efforts régionaux sur des questions du maintien de l'ordre ainsi que de patrouilles conjointes par les marines nationales¹⁷². Afin d'étendre la règle de droit en mer, tous les Etats de la CEEAC se trouvant dans le golfe de

¹⁶⁴ Déclaration de Luanda sur la paix et la sécurité dans le golfe de Guinée, op.cit., article 14, p.3.

¹⁶⁵ Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée », op.cit., op.cit., p.12.

¹⁶⁶ La Commission contre les crimes économiques et financiers du Nigéria a entamé l'assainissement du secteur de la distribution en procédant à des arrestations, mais l'étendue de la corruption et de la mauvaise gestion dans le secteur pétrolier exige une restructuration complète. L'Assemblée nationale devrait finaliser et adopter une loi sur l'industrie pétrolière (Petroleum Industry Bill) et mettre en œuvre les recommandations issues de l'audit de la société pétrolière nationale nigériane (NNPC) mené par KPMG en 2010. En effet, le gouvernement a présenté le projet de loi sur l'industrie pétrolière à l'Assemblée nationale en 2008. Il est destiné à remplacer une législation obsolète, datant surtout des années 1960 et 1970, et réformer de façon globale le secteur pétrolier. Menacés par le projet de lois, certains intérêts particuliers du secteur pétrolier nigérien ont retardé son adoption. Voir à cet effet, International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.27s.

¹⁶⁷ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.28.

¹⁶⁸ Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.45.

¹⁶⁹ Ibid., p.46.

¹⁷⁰ Dans la région du golfe de Guinée, les grandes universités maritimes se trouvent à Abidjan en Côte-d'Ivoire et Accra au Ghana.

¹⁷¹ International Crisis Group, *Le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.28.

¹⁷² Charles UKEJE et Wullson MVOMO ELA, *Approche africaine de la sécurité maritime*, op.cit., p.45.

Guinée doivent développer une connaissance complète du secteur maritime. Les Etats côtiers doivent améliorer la surveillance de leur zone économique exclusive pour repérer rapidement les activités illicites et les dangers. Chaque Etat devrait faire du développement de son propre système national de surveillance une priorité afin que la marine, la police maritime, les autorités portuaires et les agences de l'administration maritime puissent identifier toutes les activités dans les eaux territoriales nationales¹⁷³. Par ailleurs, pour limiter les possibilités pour les pirates de mener des opérations de reconnaissance, les autorités portuaires et les agences maritimes des Etats de la CEEAC devraient contrôler minutieusement le passage des petites embarcations faisant la navette entre les navires et le rivage pour transporter le personnel, de l'équipement ou pour vendre des biens. Pour réduire les incitations et les occasions de commettre des actes de piraterie et sauvegarder les moyens de subsistance des communautés vivant de la pêche, les marines et les administrations civiles des Etats de la CEEAC du golfe de Guinée ainsi que les partenaires internationaux doivent intensifier leurs efforts pour mettre fin à la pêche illégale¹⁷⁴. Cela implique l'usage de technologie de pointe ainsi que l'aide des pêcheurs artisanaux pour localiser et appréhender les bateaux de pêche étrangers en situation irrégulière. Les auteurs d'infraction devraient être poursuivis dans le pays où ils ont été arrêtés ou être extradés pour être jugés dans leur pays d'origine¹⁷⁵. Cela nécessite le renforcement de la coopération interrégionale.

2-Renforcement de la coopération interrégionale

La CEEAC ne peut pas seule faire face à l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée. Sa stratégie de lutte contre l'insécurité maritime ne peut être viable que si elle coordonne ses efforts avec la CEDEAO. En effet, la sécurité maritime dans le golfe de Guinée ne peut être effective et efficace que si les Etats membres de la région renforcent leurs engagements dans la coopération maritime. Ce renforcement passe avant tout par l'adoption d'une vision stratégique commune et intégrée qui définit les priorités et rationalise les initiatives en cours d'élaboration dans les espaces CEEAC et CEDEAO. Autrement dit, il s'agit pour les Etats du golfe de Guinée d'adopter une vision commune et uniforme qui prendrait en considération les différentes facettes de l'insécurité maritime ainsi que les champs d'action possibles de sa pleine opérationnalisation. Cette orientation permettrait à ces Etats de rendre effectif le droit de poursuite dans les eaux territoriales voisines et d'adopter les accords d'extradition des criminels. Cela passerait par la fusion des différentes stratégies sécuritaires nationales (Etats du golfe de Guinée) et communautaire (CEEAC et CEDEAO notamment) au sein d'une vision uniforme formalisée sous la supervision de l'UA qui a pour rôle la coordination des activités des CER. Ces deux CER (CEDEAO et CEEAC) devraient rendre effectifs deux documents clés : le Mémoire d'entente entre la CEDEAO et la CEEAC relatif à l'appui de la sécurité maritime régionale dans la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et l'Accord multilatéral relatif à la coopération visant à éradiquer les activités illicites dans la région maritime de l'Afrique de l'Ouest et Centrale¹⁷⁶

¹⁷³ International Crisis Group, *Le golfe de guinée : la nouvelle zone à haut risque*, op.cit., p.28s.

¹⁷⁴ Ibid., p.29.

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ Les deux délégations de la CEEAC et de la CEDEAO avaient évoqué ces deux documents lors de deux rencontres conjointes tenues en Allemagne en juillet 2001 et au Bénin à la fin du mois de mars 2012. Lors de cette dernière, les délégations ont convenu de poursuivre les consultations internes avant de lancer le processus d'adoption. « Maritime Safety and Security in West and Central Africa, Executive Summary », résumé des

qu'elles ont adopté en 2013. Cette coopération ainsi formalisée permettrait donc de rationaliser les initiatives déjà mises en œuvre dans chacune des deux CER et de définir, d'un commun accord un mécanisme efficace de coordination mise en œuvre par une structure reformée. D'où la nécessité d'une réforme structurelle de la Commission du golfe de Guinée. En effet, bien qu'ayant pour mandat de s'occuper prioritairement de l'étude « *des voies et moyens susceptibles de préserver la paix, la sécurité et la stabilité dans le golfe de Guinée* »¹⁷⁷, la Commission s'est révélée inefficace¹⁷⁸, et elle n'est pas suffisamment inclusive¹⁷⁹. Cette réforme permettrait de conférer à la Commission une véritable capacité régionale de mutualisation des efforts en vue de la sécurisation globale et transversale du golfe de Guinée dans ses postures institutionnelle¹⁸⁰ et géopolitique¹⁸¹. Il s'agit donc de doter la Commission d'une véritable capacité d'intervention de caractère supranational, en lieu et place de son rôle actuel de simple coordination et d'harmonisation peu efficace aux politiques des Etats membres¹⁸². Ce renforcement de mandat permettrait à la Commission du golfe de Guinée de se doter des compétences transversales contraignantes sur toute l'étendue de l'espace du golfe de Guinée en transcendant celles des organisations régionales qui s'y trouvent. Ensuite, il convient d'élargir la Commission du golfe de Guinée aux autres Etats de la région sur la base d'un lien de continuité et de contiguïté géographique afin de lui conférer une visibilité géographique et une pertinence géopolitique. Cela passerait par la promotion de l'organisation auprès des Etats non membres dont le lien géographique avec l'un des Etats membres actuels de la Commission du golfe de Guinée est clairement établi afin qu'ils y adhèrent¹⁸³. Enfin, il s'agirait de doter la Commission rénovée des moyens nécessaires afin de faciliter l'exercice de sa mission. Il sera question pour les Etats de la CEEAC et de la CEDEAO de mettre à la disposition de la Commission les ressources matérielles, humaines et financières. Concernant les ressources financières, elles passeraient par l'adoption d'un « *mécanisme autonome, avec prélèvement direct et disponibilité intégrale des fonds dont la gestion rationnelle et transparente devra être garantie par des contrôles d'audit réguliers* »¹⁸⁴.

questions soulevées lors du séminaire conjoint de la CEEAC et de la CEDEAO sur la sûreté et la sécurité maritime tenu du 27 au 29 mars 2012 à Cotonou au Bénin, Centre d'études stratégiques de l'Afrique, avril 2012.

¹⁷⁷ Etanislav NGODI et Mathias Eric OWONA NGUINI, cité par Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.80.

¹⁷⁸ Créée le 19 novembre 1999 à Libreville, la Commission du golfe de Guinée s'est retrouvée rapidement sclérosée, dépassée et incapable de remplir précisément cet objectif, du fait de la croissance et de l'enracinement de ses actes de criminalité transfrontalière (piraterie maritime et trafics illicites de tous genres...) dans cet espace géographique. Voir à cet effet, Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.80.

¹⁷⁹ Le Bénin et le Togo qui subissent des attaques pirates dans leurs eaux et qui servent parfois de base arrière aux réseaux criminels qui opèrent dans les eaux de la CEEAC du golfe de Guinée, ne font pas partie de la Commission du golfe de Guinée. Le siège de cette dernière étant situé à Luanda, elle est perçue comme étant sous influence angolaise.

¹⁸⁰ Institutionnellement, le golfe de Guinée se réduit aux Etats membres de la Commission du golfe de Guinée.

¹⁸¹ Géopolitiquement, le golfe de Guinée s'étendrait des côtes libériennes jusqu'au Cap en Afrique du Sud et s'élargirait aux Etats pétroliers et miniers de l'hinterland de cette région.

¹⁸² Car comme le démontre Cyrille Serge ATONFAC GUEMO, Commissaire de la Marine camerounaise, les souverainetés des Etats membres sont un facteur préjudiciable au bon fonctionnement de la Commission du golfe de Guinée. Voir à cet effet, Cyrille Serge ATONFAC GUEMO, « La mutualisation des moyens de lutte contre les actes de pirateries dans la sous-région CEEAC », op.cit., p.139s.

¹⁸³ Vernuy Eric SUYRU, *La coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée*, op.cit., p.80.

¹⁸⁴ Ibid., p.81.

CONCLUSION

En dépit de la volonté de la CEEAC de se poser en modèle de lutte contre l'insécurité maritime depuis 2009, ses résultats restent mitigés. Ses objectifs ont été régulièrement contrariés par la complexité de l'insécurité dans le golfe de Guinée. La volonté des Etats de la CEEAC d'éradiquer la menace croissante qui pèse sur la sécurité maritime dans leurs eaux côtières, leurs capacités nationales et régionales restent dans l'ensemble limitées. Dans ces conditions, une aide de la communauté internationale est indispensable afin de permettre à cette stratégie régionale intégrée de prendre effet. L'ONU est appelée à jouer un rôle essentiel dans la mobilisation et la coordination du soutien international aux efforts déployés par les pays de la région¹⁸⁵. Aussi, la portée et l'efficacité des mesures de ce dispositif intégré de lutte contre l'insécurité maritime restent limitées dans la mesure où elles ne couvrent pas l'intégralité de la région du golfe de Guinée. Une stratégie à long terme suppose inmanquablement l'implication de tous les Etats de la région. Par ailleurs, *« pour être viable et durable, une stratégie régionale de lutte contre la piraterie devrait à l'évidence prendre en compte les causes profondes à l'origine de ce phénomène, qui s'enracine dans les disparités de revenu importantes au sein des sociétés de la sous-région, et leur corollaire, le problème de la corruption, la circulation non contrôlée d'armes illicites, et le chômage élevé chez les jeunes »*¹⁸⁶. Vue sous cet angle, l'insécurité maritime dans la sous-région s'apparente, selon certaines analyses, à un mode de distribution de la richesse par le bas : *« c'est parce que la manne pétrolière est exclusivement destinée à obtenir les soutiens extérieurs et à entretenir les élites locales et parce qu'elle n'est pas correctement redistribuée pour en faire bénéficier les couches inférieures, que dans certains pays, les plus défavorisés s'organisent en contrebande de pétrole. Ils percent les pipe-lines. Cette pratique s'appelle bunkering au Nigeria, pour récupérer ce dont l'Etat les a privés »*¹⁸⁷. Dans cette perspective, une lutte efficace contre l'insécurité maritime devrait passer par la mise en œuvre d'un volet d'aide au développement économique pour enrayer l'extrême pauvreté, réduire les inégalités, amorcer une dynamique de diversification économique axée notamment sur les activités portuaire et de pêche¹⁸⁸. A cela, il convient aussi de renforcer la coopération sous-régionale afin de renforcer les capacités des Etats riverains à répondre à l'insécurité maritime de façon coordonnée.

¹⁸⁵ Michel LUNTUMBUE, « Insécurité maritime dans le golfe de Guinée : vers une stratégie régionale intégrée ? », op.cit., p.12.

¹⁸⁶ Ibid.

¹⁸⁷ Fweley DIANGITUKWA, « Terrorisme et piraterie dans le golfe de Guinée : esquisses de solutions », in *Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires*, Fondation Friedrich Ebert, Yaoundé, février 2010.

¹⁸⁸ Michel LUNTUMBUE, « Piraterie et insécurité dans le golfe de Guinée », op.cit., p.11.