

École Pratique
des Hautes Études

**MÉMOIRE EN VUE DE L'OBTENTION
D'UN MASTER 2 EN HISTOIRE DE LA PENSÉE STRATÉGIQUE
EPHE – PARIS SORBONNE**

Thème

**Impact des Marines nationales des Etats du Golfe de Guinée
sur leur développement économique depuis leurs
indépendances à nos jours.**

Année Académique 2017 - 2018

Mémoire soutenu par :

Le Capitaine de Corvette SUGWE Etienne Fils
Cameroon Navy Officier
Stagiaire de l'Ecole de Guerre de Paris /25ème Promotion

Directeur de mémoire : Professeur Martin MOTTE
Directeur d'études à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, professeur de stratégie
à l'Ecole de Guerre de Paris

DEDICACES

Je dédie cette œuvre d'abord à mon feu père Mr SUGEWE Etienne, qui a su me montrer l'importance de l'Ecole. Eternel insatisfait sur ce plan, il me demandait de rechercher toujours d'aller vers la perfection. Assoiffé par la recherche de la connaissance, il faisait savoir à sa progéniture que les études commencent au niveau Doctorat. Ainsi l'obtention de ce master me permettra de continuer en Doctorat pour « véritablement commencer les études ». Il m'a inculqué très tôt les valeurs de paix, de respect et d'aide à autrui, d'humilité, de partage, de solidarité, mais surtout le goût de l'effort. Inspiré par Churchill, il aimait rappeler que **« l'échec n'est pas fatal, la victoire n'est pas finale, l'important c'est d'avancer... »**. Face à l'orgueil de la jeunesse, il opposait : **« l'humilité n'est pas une faiblesse, elle précède la gloire et permet de connaître l'étendue de l'infinie »**.

Ensuite à ma chère mère qui m'a donné la vie et veillé à ma croissance et mon épanouissement durant mon enfance. Son grand amour m'a poussé à fournir toujours plus d'effort en toute circonstance...

Enfin, je remercie ma tendre épouse le Docteur Adélaïde Diane TSIFO SOUFO qui a toujours été à mes côtés de près ou de loin pour me soutenir tous azimuts, me permettant à priori de conquérir la victoire morale pour toujours avancer, paraphrasant le cas échéant Sun Tzu dans l'art de la guerre : **« Celui qui n'a pas d'objectifs, risque de ne pas les atteindre »**.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord mes remerciements s'adressent au **Professeur Matin MOTTE** mon directeur de mémoire pour sa bienveillance, la profondeur et la pertinence de ses connaissances, son recadrage, ses critiques ainsi que ses suggestions constructives.

Ensuite, j'exprime mes profonds remerciements au Contre-amiral Jean MENDOUA, Chef d'Etat-major de la Marine Camerounaise qui, en désignant pour présenter la Marine nationale camerounaise devant le Vice-amiral d'Escadre Emmanuel De OLIVERA, Préfet maritime de l'Atlantique, Commandant la zone maritime de l'Atlantique lors de sa visite à l'Etat-major de la Marine Camerounaise à Yaoundé, le 20 Avril 2017, m'a permis de me questionner sur les enjeux et les défis de la mer du Golfe de Guinée. Cela m'a poussé un an plutard après mon admission au concours de l'Ecole de Guerre de Paris, de porter mon choix de sujet de mémoire master 2 EPHE-SORBONNE, sur le Golfe de Guinée, car j'ai compris immédiatement que le destin des pays de l'Afrique subsaharienne dont le Cameroun, se jouera en mer du Golfe de Guinée et que la victoire économique viendra de l'action des Marines nationales de ces Etats en mer.

J'adresse ma gratitude au Directeur de l'Ecole de Guerre de Paris, le Contre- amiral Loïc FINAZ pour son style managérial exceptionnel, différent, appelant à l'ouverture d'esprit, à la considération des idées adverses, incitant à apprendre à convaincre, voire simplement, « à penser autrement ».

Enfin, à l'encadrement de l'Ecole de Guerre notamment, le Lt/Cnel MARESCA, mon cadre professeur de groupe pour son leadership qui rassemble, sa sensibilisation à la culture générale et l'expression des connaissances dans la sobriété, mais aussi pour son sens élevé de recherche de la cohésion du groupe ainsi que la prise en compte de l'interculturalité. Au colonel Christophe MIDAN, Directeur du Département Histoire Géopolitique et Stratégie, Au CV Pierre-Marie BERGEAL, Directeur du département Méthode et Technique d'Action et directeur du programme Spécifique Marine ; dont leurs sollicitudes et les disponibilités ont été encourageantes.

Je tiens à exprimer ma sincère gratitude aux membres du jury qui ont bien voulu accepter de critiquer mes travaux pour me faire grandir davantage en connaissances en m'honorant ainsi de leur présence.

Avant-Propos

L'**École de guerre** est le plus haut établissement de formation d'officiers supérieurs des Forces armées françaises. Installée dans les locaux de l'École militaire, Paris 7^e, elle accueille aussi dans le cadre de la coopération militaire internationale, les officiers des pays amis de la France ayant réussi au concours d'admission et au grand oral.

Pendant un an, les officiers admis confortent leur culture générale militaire, se forment à la planification et à la conduite des opérations de niveau opératif, et affermissent leurs qualités de chef militaire.

Le partenariat entre l'Ecole de Guerre et **L'École Pratique des Hautes Etudes (EPHE)**, donne la possibilité à ces officiers, de soutenir le master 2 EPHE durant leur cursus.

Créé en 1868, L'EPHE est un grand établissement français installé dans l'enceinte de l'université de Paris SORBONNE (PARIS IV) où l'on pratique la recherche en Sciences de la vie et de la terre, Sciences historiques et philologiques, et Sciences religieuses pour les niveaux master, doctorat et post-doctorat. Les enseignements sont dispensés par plus de 260 enseignants-chercheurs dans des domaines divers et variés tels que les langues et les religions de l'Asie centrale pré-islamique, les grands monothéismes, l'archéologie chinoise, la paléographie hébraïque ou la dialectologie grecque et les humanités numériques pour les sciences humaines et sociales ; la biodiversité des récifs coralliens, les neurosciences et les cognosciences, l'environnement et la régulation cellulaires pour les sciences de la vie et de la terre... sans oublier les questions transdisciplinaires qui se posent à l'interface de ces grands domaines du savoir.

Elle est membre de l'Université Paris sciences et Lettres (Université PSL).

De nombreux savants de renom ont enseigné à l'EPHE ou ont travaillé dans ses laboratoires parmi lesquels : Emile Benveniste, Fernand Braudel, Claude Bernard, Marcellin Berthelot, Paul Broca, Henry Corbin, Georges Dumézil, Lucien Febvre, Étienne Gilson, Alexandre Koyré, Claude Lévi-Strauss, Sylvain Lévi, Alfred Loisy, Gaston Maspero, Louis Massignon, Marcel Mauss, Gabriel Monod, Lucie Randoin, Jean Rouch, Ferdinand de Saussure, Germaine Tillion...

Liste des sigles, abréviations et Glossaire

AOF : Afrique Occidentale Française.

AEF : Afrique Equatoriale française.

AMT : Assistant Militaire Technique.

APAN : All Partners Acces Network.

AEM : Action de l'Etat en Mer.

ACEMGdG : Action Commune des Etats en Mer du GdG

AUF : Agence Universitaire de la Francophonie.

AIEMGdG : Action Interétatique en Mer du GdG.

BIP 40 : Baromètre des Inégalités et de la Pauvreté 40.

BFF : Bakassi Freedom Figthers.

CGG : Commission du Golfe de Guinée.

CEDEAO : Communauté Economique et de Developpement des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CEEAC : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale.

CEMAC : Communauté Economiques et Monétaire de l'Afrique Centrale.

CEPGL : Community Economique des Pays du grands Lac

CNDM : Convention des nations Unies pour le Droit de la Mer.

CECLANT : Commandant en Chef de l'Atlantique Nord.

CESA : Centre d'Etude Stratégique de l'Afrique.

CIJ : Cour Internationale de Justice.

CNS : Cameroon Navy Ship.

CIC : Centre Interrégional de Coordination.

CMC : Centre Multinational de Coordination.

CRESMAC : Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale.

CRESMAO : Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest.

COSCO : Centre Opérationnel de Surveillance Côtière.

CSNU : Conseil de Sécurité des Nations Unies

DoD : Department of Defense.

DOMT : Défense Opérationnelle Maritime du Territoire.

EFS : Eléments Français au Sénégal

FAO : Food and Agriculture Organisation

FCFA : Franc de la Communauté Financière d'Afrique.

FOMAC : Force Multinationale de l'Afrique Centrale.

GdG : Golfe de Guinée

GAFA : Google – Amazone – Facebook – Apple

GoGCMLE : Golfe of Guinea Commun Maritime Law Enforcement.

GoGJMLE : GoG Joint Maritime Law Enforcement.

COPAX : Conseil de paix et de Sécurité et de l'Afrique Centrale.

INSEE : Institut National de Statistiques et d'Etudes Economiques.

IDH : Indice de Développement Humain.

IPH : Indice de Pauvreté Humain.

IGAD : Intergouvernement Gouvernement Authority for Development.

MARAC : Mécanisme d'Alerte Rapide de l'Afrique Centrale.

MEND : Mouvement d'Emancipation du Delta du Niger.

MLE : Maritime Law Enforcement.

NEPDG : National Energy Policy Development Group.

ONU : Organisation des Nations Unies

OMAO : Organisation Monétaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

PIB : produit Intérieur Brut.

PNB : Produit National Brut.

PHM : Patrouilleur de Haute Mer

POLMAR : Pollution Maritime.

RDC : République Démocratique du Congo.

SADC : South African Development Community.

SAR : Search and Rescue.

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature.

UOB : Université Omar Bongo.

URSS : Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

UMA : Union du Maghreb Arabe.

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africain.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE

PARTIE I : APERCU DE L'EVOLUTION GEOPOLITIQUE DU GOLFE DE GUINEE

CHAPITRE I : PRESENTATION DU GOLFE DE GUINEE :

Section 1 : Historique - Démographie - Aspects sociaux culturels.

Section 2 : Regards sociaux- économiques de la période post-coloniale à l'ère de la mondialisation.

Section 3 : Etat des lieux des Marines Nationales de leur création jusqu'aux attentats du 11 sept 2001).

CHAPITRE II : ENJEUX DE L'ESPACE MARITIME DU GOLFE DE GUINEE.

Section 1 : Enjeux géopolitiques et Environnementaux,

Section 2 : Enjeux géostratégiques

CHAPITRE III : DEFIS DES ETATS COTIERS DU GOLFE DE GUINEE

Section 1 : Défis de développement et d'intégration inter-régionale.

Section 2 : Défi sécuritaires - Menaces maritimes

Section 3 : Défis capacitaires des Marines Nationales (Format d'armée- Evolution des Equipements et des Ressources humaines).

PARTIE II : DES STRATEGIES MARITIMES INTEGRALES ET INTEGREES

CHAPITRE I : DES POLITIQUES DE DEVELOPPEMENT DEPENDANTES DE L'ESPACE MARTIME

Section 1 : Evolution de la maritimisation des échanges dans le Golfe de Guinée.

Section 2 : De la dépendance maritime des Etats de l'hinterland (Tchad – RCA- Niger – Burkina Faso - Mali

Section 3 : Les Marines nationales, piliers des politiques maritimes nationales depuis la mondialisation

CHAPITRE II : LA MARCHE DES ETATS DU GOLFE DE GUINEE VERS L'EMERGENCE: CAS DU CAMEROUN et DU NIGERIA

Section 1 : Des grands projets étatiques intégrant dépendants de la mer.

Section 2 : De l'action interministérielle

Section 3 : De l'anticipation stratégique sécuritaire

CHAPITRE III : L'ACTION DE L'ETAT EN MER - REPOSE GLOBALE : APPROCHE INTER-GOUVERNEMENTALE ET INTER-COMMUNAUTAIRE.

Section 1 : Objectif – Organisation – Délimitation conventionnelle (Convention de Montégo Bay)

Section 2 : Le service public à la mer - Les Intervenants en mer

Section 3 : Concept de sécurité collective (processus de Yaoundé et de Lomé) – La stratégie interrégionale

PARTIE III : LES MARINES NATIONALES : ACTRICES GEOPOLITIQUES DE DEVELOPPEMENT - RETOMBEES DUES A L'ACTION DES ETATS EN MER

CHAPITRE I : IMPACT MILITARO- DIPLOMATIQUE

Section 1 : Evolution de la Diplomatie navale

Section 2 : Optimisation de la collaboration nationale politico- civilo - Militaire

Section 3 : Rayonnement international

CHAPITRE II : IMPACT SOCIO-CULTUREL

Section 1 : Les Marines nationales : Facilitatrice de l'interculturalité.

Section 2 : Les Marines nationales : Instrument de promotion de Paix.

Section 3 : Les Marines Nationales : Outil d'Intégration régionale par la mer.

CHAPITRE III : IMPACT ECONOMIQUE

Section 1 : Préservation de l'exploitation abusive des ressources marines et l'environnement

Section 2 : Développement économique - Augmentation des PIB des Etats côtiers.

Section 3 : Augmentation des échanges maritimes - Retombées douanières

CONCLUSION

NOTE DE SYNTHÈSE

La courbe de croissance démographique mondiale est inversement proportionnelle à celle des ressources. De 3,7 milliards d'habitants en 1960 à 6 milliards en 2016, la population mondiale est estimée à 10 milliards en 2050. Il faudrait alors deux fois les ressources actuelles pour survivre. D'où viendront ces ressources ?

De nombreuses recherches montrent que le Golfe de Guinée est au cœur de la géopolitique mondiale du XXI^{ème} siècle car cet espace révèle d'énormes potentiels miniers tels que le cobalt, le coltan, le zinc, le nickel, l'aluminium, le fer, le manganèse... ainsi que les terres rares et cultivables de même que les ressources forestières, biologiques, halieutiques et pétrolières.

La découverte de réserves de gisement d'hydrocarbures offshore de bonne qualité de plus de 24 milliards de dollars de baril, a changé le regard des puissances industrielles au sujet du Golfe de Guinée (Afrique utile), qui est maintenant vu comme le centre de gravité énergétique mondiale, voire la mamelle nourrière du monde. Ces enjeux sont convoités aussi bien par les acteurs étatiques que non étatiques.

Face à la convoitise de ces richesses, les États du Golfe de Guinée sont obligés de développer des stratégies navales intégrant la mutualisation des moyens, en vue de la conquête de la maîtrise de la mer adjacente pour la mettre au service de la stratégie maritime devant assurer son exploitation. Ces stratégies navales passent inévitablement par le développement de Marines nationales efficaces, aptes à conduire l'Action de l'État en mer (AEM).

Le relèvement actuel et continu du défi majeur de sécurité et sûreté maritime dans le but de la sauvegarde des intérêts maritimes des États côtiers démontre la contribution capitale des Marines nationales des États du Golfe de Guinée pour le développement économique de ces États depuis leurs indépendances à nos jours.

SYNTHESIS NOTE

The world demography graphic chart is reversely proportional of the resources one. From 3.7 billions in 1960 till 6 billions in 2016, the world population is estimated at 10 billions in 2050.

It would required twice the current resources to survive. Where would those resources come from ?

Many research show that the Gulf of Guinea is in the heat of the 21st century geopolitics because this space gets huge mines potentials such as cobalt, coltan, zinc, nickel, aluminium, iron, manganese... but also mines earth rares, farmland, forests assets, biological, fishing and offshore oil resources.

The discovery of good quality of offshore oil stock for more than 24 billions dollars of barrel, has changed the consideration of the Gulf of Guinea (useful Africa) by industrial powerful countries, which has now seen as the world energetical center of gravity.

These stakes are envied as well as by state actors and non state actors

To face the envy of those wealth, Gulf of Guinea states are obliged to develop naval strategies including mutualization of means in the aim to conquer the master the adjacent sea for maritime strategy for the exploitation. These naval strategies will be achieved by building of sufficient navy, able to conduct maritime law enforcement (MLE).

Taken this current and future major challenge of maritime security and safety in the goal to keep maritime interests of coastal states is the proof of the contribution the Gulf of Guinea states for their economic development from their independence till nowadays.

INTRODUCTION GENERALE

Contexte et Objet de l'Etude :

La démographie mondiale est en pleine croissance depuis un demi-siècle. Selon les Nations Unies (NU), la population mondiale est passée de 3,7 milliards en 1960 à 7 milliards en 2016, et dépassera 10 milliards en 2050 (Fig 1), tandis que les ressources globales apparaissent figées. On s'achemine inévitablement vers l'insuffisance voire la pénurie des ressources. De plus, le réchauffement climatique produit des gaz à effets de serre qui détruisent la couche d'ozone protectrice de l'environnement, les conséquences sont légions ; baisse des récoltes (agricoles) dans plusieurs régions du monde du fait de la sécheresse, avec pour corollaire la hausse de la famine. Selon l'Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), le nombre de personnes souffrant de la famine dans le monde était de 875 millions en 1969. Les efforts conjugués de la FAO et des pays en voie de développement ont ramené ce nombre en dessous de la barre des 800 millions en 1995. Cependant, avec la crise économique de 2008 et la résurgence des conflits en Afrique et au moyen orient depuis 2011, ajouté à la poussée démographique, la courbe de la famine remonte vers des prévisions peu flatteuses. (plus de 900 millions en 2018) (fig 1), soit 11,5% de la population mondiale actuelle.

La chute du mur de Berlin en 1989 suivie de la désintégration de l'URSS en 1991, ainsi que de l'avènement de la mondialisation dès les années 1992, a transformé le paysage socio-culturel, économique et médiatique de la planète. Ces phénomènes ont accentué la maritimisation des échanges ainsi que la naissance de zones de libres échanges et de regroupement en organisations régionales (OR).

Les attentats du 11 septembre 2001 ont révélé de nouveaux acteurs non étatiques capables d'influencer fortement la scène internationale ; il s'agit d'une part des ONG, des médias, réseaux sociaux : Google – Apple – Facebook – Amazone (GAFA), outre les organisations terroristes (Al-Qaïda, l'EI...), ainsi que les acteurs cybernétiques.

« The global war on terror » lancé la même année par Georges W. Bush en Afghanistan, Irak, Somalie, n'a pas pu juguler la menace. La piraterie et le terrorisme maritime dans les caraïbes, le détroit de Malacca, le golfe d'Aden et notamment le golfe de Guinée sont des défis qui restent à révéler.

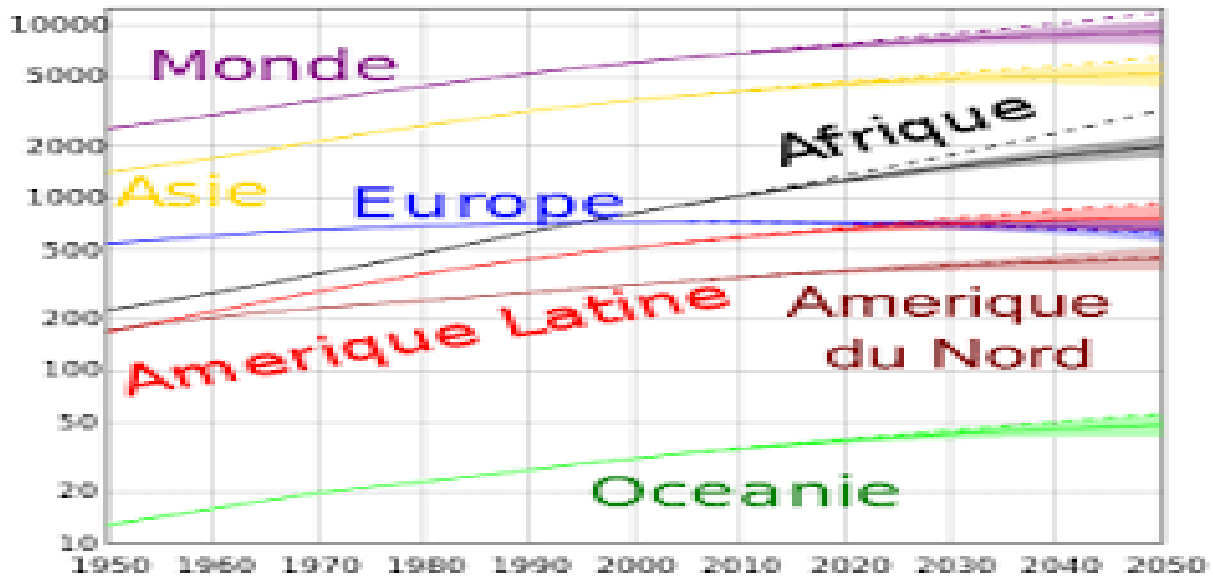


Fig 1 : Evolution démographique mondiale de 1950 à 2050 en million

Sources : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie>

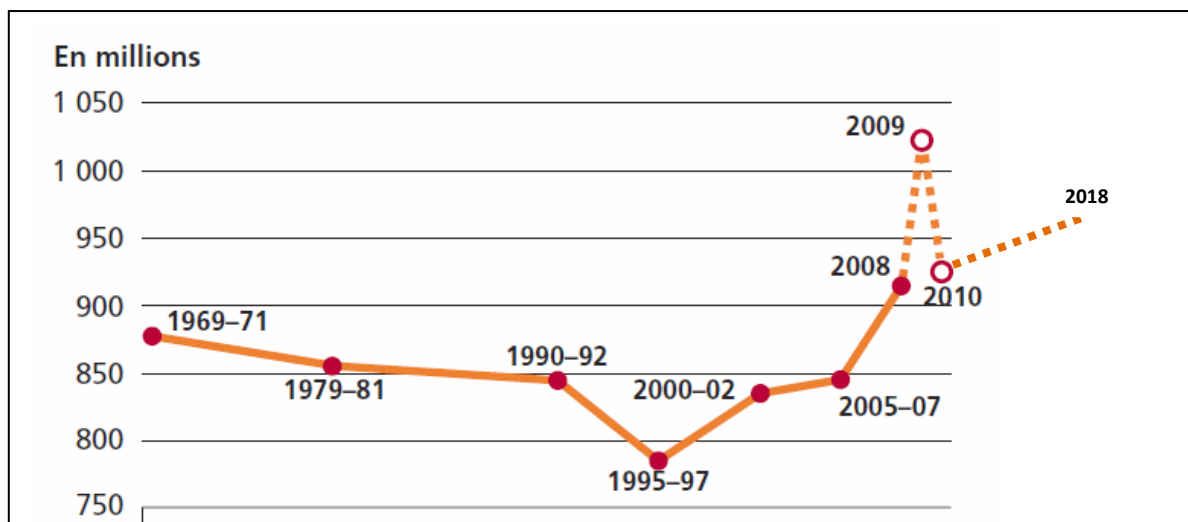


Fig 2 : Nombre de personnes sous-alimentées dans le monde, entre 1969-71 et 2018

Source : FAO (www.fao.org/news/story/fr)

Cette Etude a pour objet de rechercher l'influence des Marines nationales des Etats du Golfe de Guinée (GdG) sur ces Etats face aux enjeux géopolitiques, géostratégiques mais notamment géoéconomiques dans un environnement caractérisé par l'hybridation de la menace ainsi que de l'appétit des grandes puissances en quête de ressources naturelles.

Délimitation spatio-temporelle

Le débat définitionnel autour de la délimitation des contours du GdG demeure d'actualité. Il n'existe aucune unanimité sur les limites géographiques de cet espace régional. La question divise beaucoup de chercheurs, notamment africains qui travaillent sur ce champ d'étude. Certains travaillent sur les origines des limites géographiques de cette région. D'autres en revanche, s'intéressent son contenu.

Néanmoins, toutes les définitions avancées çà et là pour délimiter le GdG, s'appuient sur quatre plans : géographique, institutionnel, géopolitique et historique.

Sur le plan géographique :

Dans la définition classique, un golfe correspond à une partie de la mer qui avance vers les terres, autrement dit un rentrant de grande dimension dans le tracé de la côte. Pour appréhender cette réalité géographique, on peut l'appliquer à l'océan Atlantique qui est le deuxième plus grand océan du monde après le Pacifique. Il couvre une superficie d'environ 106 millions de km carrés. Il comporte dans sa partie sud-est la bordure occidentale du continent africain qui va du détroit de Gibraltar au Cap de Bonne espérance. Le GdG est un sous-ensemble de cet espace atlantique.

Les débats sont divergents sur les contours du GdG. Pour l'Agence universitaire de la Francophonie (AUF), le GdG partirait de la Mauritanie à l'Angola alors que l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) le délimite de la Guinée-Bissau à l'Angola.

Ce débat divise encore plus les chercheurs africains qui travaillent sur le GdG tels que Jonathan Ndoutoume Ngome, spécialiste des questions géopolitiques à l'Université Omar Bongo (U O B) de Libreville au Gabon et Côte Damien Georges Awoumou, enseignant de géopolitique à l'Université d'Afrique centrale de Yaoundé au Cameroun.

Pour le premier, le GdG est limité **au nord par le bassin de Sierra Léone** et au **Sud par la plaine abyssale de Namibie**. Cette description est proche de celle de deux chercheurs allemands qui limitent les contours du GdG au sud à Angola. Il s'agit de Matthias Basedau et Annegret Mähler de la German Institute of Global and Area Studies (GIGA) qui affirment que « *The wider gulf of Guinea-according to our understanding comprises altogether fourteen countries: Angola, the Democratic Republic of Congo, Congo-Brazzaville, Gabon, Equatorial Guinea, Sao Tomé and Príncipe, Cameroon, Nigeria, Benin, Togo, Ghana, Côte d'Ivoire, Liberia and Sierra-Leone* ».

Pour sa part, Côme Damien Georges Awoumou, estime que le Golfe de Guinée partirait du Cap des Palmes (libéria) à l'Angola.

Ces derniers qui ont une vision géographique de la région, c'est-à-dire une approche extensive, sont appelés les « extensionnistes ».

Sur le plan institutionnel, Certains chercheurs comme l'historien/politologue camerounais Achille Mbembé et le géopolitologue gabonais Albert Didier Ogoulat définissent le GdG comme l'ensemble formé par les pays côtiers du **Nigeria à l'Angola**. Il s'agit d'un ensemble de huit pays (Nigeria, Cameroun, Guinée Équatoriale, Gabon, Sao Tomé et Príncipe, Congo, République démocratique du Congo et Angola), qui forment la Commission du Golfe de Guinée (CGG).

Si l'on y intègre les Etats de l'hinterland (Tchad, RCA, Niger, Mali, Burkina), l'on observe que le GdG bénéficie d'une position stratégique qui le met en contact avec les autres sous-régions ; créant ainsi la connexion entre la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et les autres organismes sous-régionaux tels que la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Southern African Development Community (SADC), la Communauté Économique des Pays des Grands Lacs (CEPGL), la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).

En effet le Nigeria est membre de la CGG et de la CEDEAO. L'Angola est membre de la SADC et de la CEEAC. La République Démocratique du Congo (RDC) est membre de la CEEAC, de la SADC et de la CEPGL.

Le Cameroun, le Congo, le Gabon et la Guinée Équatoriale appartiennent à la CEEAC et à la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale (CEMAC).

De plus, tous ces États sont membres de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre (OMAOC). La RDC et l'Angola, appartiennent respectivement à cinq (CEEAC, CGG, CEPLG, OMAOC et SADC) et quatre (CEEAC, CGG, OMAOC et SADC) organismes sous-régionaux. Cela tient compte des réalités physiques de ces deux vastes États avec des frontières en Afrique australe, centrale et orientale pour le cas de la RDC d'une part, et en Afrique australe et centrale pour ce qui est de l'Angola d'autre part.

Les auteurs qui incarnent cette approche institutionnelle du Golfe de Guinée, sont appelés « **les institutionnalistes** ».

Sur le plan géopolitique :

Ceux qui ont une approche géopolitique de la région, autrement appelés « **géopolitistes** » délimite le GdG comme l'ensemble des pays allant **de la Côte d'ivoire à l'Angola**. Dans cette catégorie nous classons Joseph Vincent Ntuda Ebodé, Albert-Didier Ogoulat et Achille Mbembé, pour qui le GdG couvre la zone de concentration d'enjeux géopolitiques régionaux dont notamment les pays de la CGG.

Si au niveau des approches géopolitiques et institutionnelles, un consensus dimensionnel est possible, les avis demeurent divergents au niveau des « extensionnistes » où chaque chercheur a sa propre perception de là où commence le GdG et de là où il s'arrête.

Par ailleurs, il y a lieu de souligner que le GdG n'est pas synonyme de **Golfe de Bénin**. Ce dernier encore appelé **baie du Bénin**, est une partie du GdG formée par quatre Etats côtiers ouest africains: le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria.

Au demeurant, nous retenons qu'il n'existe pas de consensus entre chercheurs au sujet des limites du Golfe de Guinée, car rien ne permet de trancher sur la question. La littérature est assez partagée sur ce point. Chacun a sa manière d'observer l'évolution de la courbe de l'océan Atlantique.

C'est le chercheur lui-même qui délimite sa zone d'intérêt en fonction des objectifs de ses recherches car le cadre spatial d'un sujet est fonction des préoccupations et des perspectives de la recherche. De la Mauritanie à l'Afrique du Sud, chaque chercheur prend une étendue selon ses orientations de recherches. Il choisit un bloc des pays entre les deux extrêmes et l'étudie suivant sa spécialité (économie, géopolitique, sociologie, géographie, histoire, etc).

Le but serait de circonscrire le cadre d'étude du sujet en esquivant une dimension trop extensive qui pourrait être laborieuse pour la recherche. Dès lors, aucun chercheur n'ose imposer une définition absolue. D'ailleurs, il est difficile d'assigner au GdG des limites qui ne soient pas arbitraires.

En résumé, le Golfe de Guinée a des contenus divers et variés selon qu'on l'aborde du point de vue géographique, historique, géopolitique, institutionnel, culturel, ou géoéconomique.

Les aspects historiques et géopolitiques seront développés en profondeur infra.

Pour ce mémoire, nous aborderons le GdG sous le prisme historique, géopolitique, géoéconomique et géostratégique avec une délimitation allant **du Sénégal à l'Angola au regard de la résolution 2018 et 2039 des Nations Unies, régissant le processus de Yaoundé relative à l'organisation de sécurité collective des Etats du GdG pour la lutte contre la piraterie maritime dans l'espace maritime adjacent.**

Cet espace dit « **grand Golfe de Guinée** », inclue les Etats de l'hinterland ; Il s'agit du **Tchad et la République Centrafricaine (RCA)** pour l'Afrique centrale d'une part, et du **Niger, le Burkina Faso et le Mali** pour l'Afrique de l'ouest d'autre part.

Au final, le **Grand golfe de Guinée regroupe 24 pays** qui sont : **Sénégal, Cap vert, Gambie, Guinée Bissau, Guinée Conakry, Sierra Léone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigéria, Mali, Burkina Faso, Niger, Cameroun, Sao Tomé et Principe, Guinée Equatoriale, Gabon, Congo, RDC, Angola, Tchad, RCA.**

(voir cartes des figures 3a et 3b ci-dessous)



Fig 3a : Carte du Grand Golfe de Guinée¹

1. Source : www.fr.africatime.com

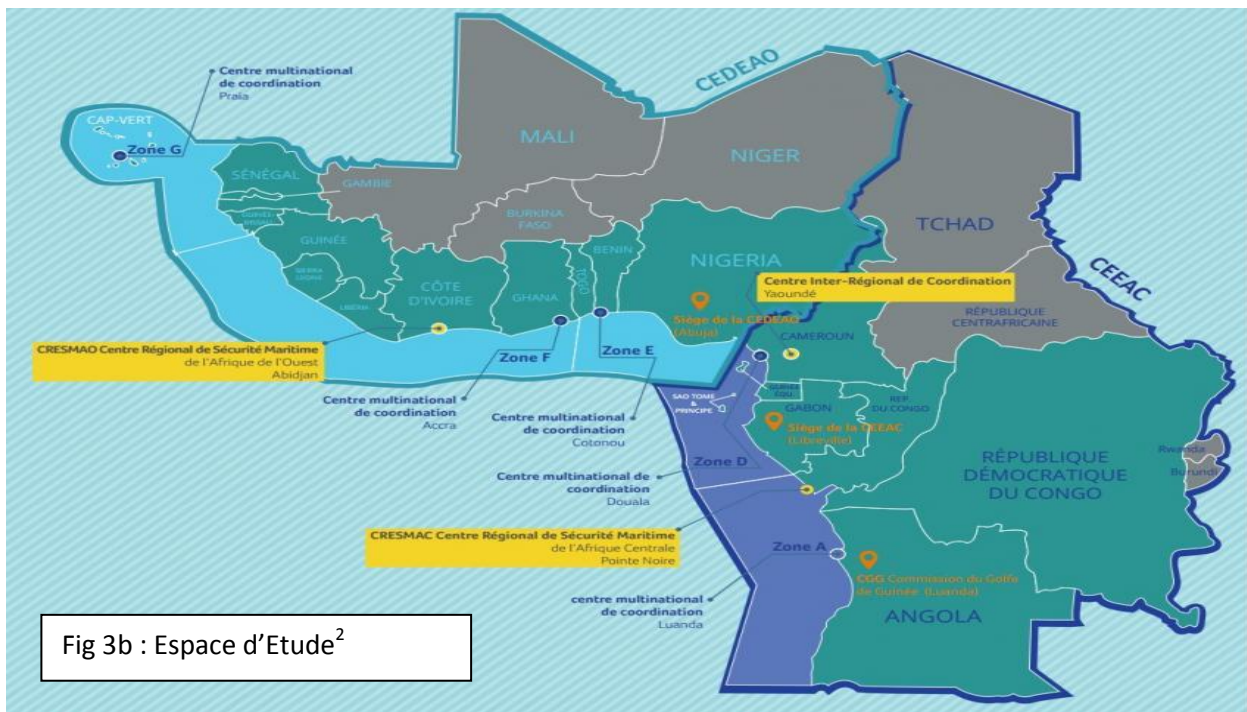


Fig 3b : Espace d'Etude²

La période de notre étude va des années 1960 jusqu'à nos jours.

Intérêt du sujet

Le Golfe de Guinée représente près de 40% de la population de l'Afrique, continent présentant un enjeu avéré au regard de ses multitudes ressources naturelles et halieutiques qui font l'objet de toutes les convoites aussi bien des acteurs étatiques que non étatiques. Pour l'Institut Nationale de la Statistique et d'Etudes Economiques (INSEE), cet espace situé à mi-parcours comparé à la distance Europe-Moyen orient ou USA-Moyen Orient, renferme plus de 24 milliards de dollars de réserves de baril de pétrole, offshore de bonne qualité. 35% du pétrole des USA et 30% du pétrole de la Chine proviennent du GdG.

Depuis quelques temps, les Etats de cette espace maritime mutualisent leurs moyens, développent des stratégies communautaires et d'intégration régionale afin de poursuivre leur marche vers des Etats émergents. Le concept d'approche globale, c'est-à-dire : Gouvernance-sécurité - développement, établit qu'il n'y a pas de développement sans sécurité.

Le GdG qui est vu depuis quelques temps par les grandes puissances et les Etats émergents comme **l'Afrique utile, la mamelle nourricière actuelle et future du monde au regard de la démographie mondiale croissant alors que les ressources diminuent.**

Le sujet est d'autant plus intéressant quand l'on se demande comment une région aussi riche en ressources naturelles est demeurée sous développée depuis la période des indépendances en 1960 alors que la région d'Asie du sud-est qui n'a pas eu les mêmes ressources est devenue une région émergente. Est-ce dû à l'absence de Marines nationales efficaces pour la protection de ces ressources ? Auquel cas l'intérêt majeur de ce sujet, serait la connaissance des effets des Marines nationales sur les économies des Etats riverains, des Marines qui apparaissent dès lors comme des clefs de voûte du développement de cette espace de l'Afrique.

Des Marines nationales qui, bien outillés, pourraient apporter leur pierre à l'édifice de ces Etats dans leur quête d'émergence. D'où l'opportunité de bien étudier l'impact de celles-ci sur le développement économiques de ces Etats depuis leurs indépendances.

Clarification conceptuelle :

Impact : Le mot impact provient de la langue anglaise. Il désigne les retentissements (indirects ou non) d'un événement, d'un processus, d'une activité, d'une infrastructure sur l'environnement, la santé, l'économie, etc.

Il est couramment utilisé par exemple dans l'expression « **étude d'impact** » dans les domaines de l'environnement, du social, de l'économie, de l'éducation ou de la santé, pour étudier « **les effets** » d'une politique.

Marine : selon le Dictionnaire Larousse, La Marine est l'ensemble de ce qui relève de l'art de la navigation sur mer, du service de mer. Ensemble des navires ressortissant à une même catégorie : Marine à voile, à vapeur.

Marine Nationale : La Marine nationale est à la fois un corps de la fonction publique de l'État et la force militaire navale (marine de guerre). C'est une des composantes des Forces armées avec l'Armée de terre, l'Armée de l'air et la Gendarmerie nationale. C'est la puissance navale d'une nation.

Etat : C'est une personne morale de droit public qui, sur le plan juridique, représente une collectivité, un peuple ou une nation, à l'intérieur ou à l'extérieur d'un territoire déterminé sur lequel elle exerce la souveraineté et le pouvoir suprême.

Selon le Toupictionnaire (Dictionnaire de la politique) L'Etat est la forme la plus élaborée de la vie commune d'une société humaine. Il exerce son pouvoir par le biais du gouvernement. L'Etat dispose d'un certain nombre de monopoles comme l'utilisation légitimée de la contrainte physique (pour faire respecter la loi), la collecte des impôts...

Par extension, l'Etat désigne l'ensemble des institutions et des services qui permettent de gouverner et d'administrer un pays : ministères, directions, préfectures, délégations, administrations déconcentrées ou décentralisées.

Comparaison de concepts :

Pays, État et Nation : Un pays est une désignation d'un espace géographique (territoire), une nation désigne le peuple qui y vit, tandis qu'un État désigne les institutions fonctionnant sur ce territoire. Certains pays sont des États-nations comme la France ; pays où la nation en particulier est dominante.

Indépendance

L'indépendance est le fait de l'auto-gouvernance d'un pays par ses populations. Celles-ci exercent une souveraineté totale sur le territoire. C'est l'une des conditions pour une nation. L'opposition de l'indépendance est le fait d'être totalement régenté par une autorité suzeraine ou coloniale.

Développement économique :

Le développement économique désigne les évolutions positives dans les changements structurels d'une zone géographique ou d'une population : démographiques, techniques, industriels, sanitaires, culturels, sociaux... engendrant par conséquent, l'enrichissement de la population et l'amélioration des conditions de vie. le développement économique est associé au progrès.

La croissance économique étant un aspect des composantes du développement pouvant être mesurée à l'aide d'indicateurs comme : le Produit Intérieur Brut (PIB), le Produit National Brut (PNB), l'Indice de développement humain (IDH), le Baromètre des Inégalités et de la Pauvreté (BIP 40), l'Indicateur de Pauvreté Humaine (IPH).

Dans les pays économiquement avancés le développement est recherché, en général, par l'encouragement de l'innovation (via la recherche), l'investissement, l'éducation, l'accroissement de la sécurité juridique...

Dans les pays émergents, le développement est principalement basé sur l'exploitation des ressources naturelles et le faible coût de la main d'œuvre.

Problématique :

Face à la complexification sans cesse croissante et l'interdépendance de l'environnement international caractérisé par l'hybridation de la menace, de la poussée démographique ainsi que de la rareté des ressources, alors même que les flux maritimes et numériques s'accroissent du fait de la mondialisation, Comment les Marines Nationales des Etats du golfe de Guinée ont-elles jouée et/ou jouent-elles un rôle substantiel dans le développement économique de ces Etats depuis leurs indépendance jusqu'à nos jours?

Quelle est l'utilité pour ces Etats de disposer chacun d'une Marine nationale?

Celles-ci sont-elles aptes à faire face efficacement aux défis actuels et futurs de cette région d'Afrique?

Hypothèse de recherche:

La Marine nationale est le bras séculier de l'Etat en mer. Avec plus de 75% des échanges commerciaux par voie maritime ainsi que de l'existence de multiples ressources en milieu marin, la mer du golfe de Guinée présente des enjeux majeurs susceptibles de provoquer la convoitise de certains acteurs étatiques et non étatique. Dès lors, la sauvegarde des intérêts maritimes des Etats côtiers devient un défi prioritaire dont l'accomplissement passe par le développement d'une Marine nationale.

Lors de son discours à Brest en 1969 devant les élèves officiers de l'Ecole navale, surnommés « Bordache » en mémoire du célèbre navire « BORDA » de la flotte de Napoléon III de 1863, Le Général De Gaulle déclarait : « *Les Etats chercheront à dominer la mer pour en contrôler les ressources* ». Ainsi, les Etats du Golfe de Guinée ont mis sur pied après leurs indépendances, des Marines nationales, en vue non seulement de protéger leurs approches maritimes, mais également et surtout pour la conduite de l'Action de l'Etat en mer (AEM).

L'AEM, c'est-à-dire l'implémentation des lois nationales et internationales en mer a commencé timidement dans le GdG autour des années 1950, puis est montée progressivement en puissance avec l'évolution, voire la sophistication et la résurgence des menaces maritimes.

Il est fort possible que ces Marines aient impacté positivement au développement économique en cours des Etats côtiers du GdG en améliorant la sécurité et la sûreté maritime, préalable à la croissance.

Méthodologie et technique de travail :

Nous adopterons quatre méthodes de travail suivant les cas: la méthode historique, dialectique, analytique et analogique.

La méthode historique ou comparatiste consiste à rechercher la profondeur historique d'un fait, voir son évolution temporelle et s'en inspirer pour la compréhension de certaines situations contextuelles.

La méthode dialectique pour sa part est une méthode de raisonnement qui consiste à analyser la réalité en mettant en évidence les contradictions de celle-ci et à rechercher à les dépasser pour emporter l'adhésion de l'interlocuteur.

La méthode analytique est basée sur les faits, causes, conséquences et conclusions.

Quant à la méthode analogique, elle consiste à baser son argumentation sur des analogies avec d'autres faits et en tirer les conséquences.

Ces méthodes seront appuyées par des cas concrets choisis expressément en guise d'exemple dans la littérature ou dans l'actualité.

Annonce du plan :

La première partie est consacrée aux aspects géopolitiques du Golfe de Guinée. Elle se décline en trois chapitres.

Le chapitre I plante le décor par la présentation du Golfe de Guinée. Il s'appuie sur trois sections traitant respectivement de l'historique, de la démographiques et des Aspects sociaux culturels et d'une part ; d'autre part de l'évolution de la maritimisation des échanges (la mondialisation), et enfin de la dépendance maritime des Etats de l'hinterland (Tchad – RCA- Niger – Burkina Faso – Mali).

Quant au le chapitre II, il expose les enjeux de l'espace maritime du Golfe de guinée. Ces enjeux peuvent être géopolitiques et environnementaux (section 1), géostratégiques (section 2); ou géoéconomiques (section 3).

Le chapitre III porte sur les défis des Etats côtiers du Golfe de guinée, il s'agit notamment des défis de développement et d'intégration (section 1), des défis sécuritaires - Menaces maritimes (section 2), ainsi que des défis capacitaires des Marines Nationales (section 3).

Dans la deuxième partie traitant des stratégies maritimes intégrales, il sera question de mettre en relief dans le chapitre I, la dépendance de l'espace maritime, des politiques de développement. A cet effet, dans sa section 1, les marines nationales seront présentées comme des piliers des politiques maritimes nationales après la mondialisation, concept qu'il faudra ensuite éclaircir en section 2 traitant de l'évolution de la maritimisation des échanges, avant de voir enfin dans la dépendance maritime des Etats de l'hinterland en section 3.

Le chapitre II pour sa part est lié à la marche historique des Etats côtiers vers l'émergence. Dans ce chapitre, l'analyse des grands projets étatiques structurants (section 1), et de l'action interministérielle (section 2) permettra de déterminer l'accompagnement sécuritaire pour la montée en puissance des marines nationales (section 3).

Le chapitre III présente la réponse globale - approche inter-gouvernementale et intercommunautaire. L'on verra en section 1, l'objectif – l'organisation – la délimitation conventionnelle ; en section 2 le service publique à la mer - les intervenants en mer et en section 3, le concept de sécurité collective mis en place dans le processus de Yaoundé.

En définitive, la troisième partie prouve dans ses trois chapitres que les marines nationales sont des actrices géopolitiques de développement avec des multiples retombées dues à l'action des Etats en mer. Ces retombées sont d'ordre militaro-diplomatique (chapitre I), socio-culturelles (chapitre II), et économique (chapitre III).

Le premier chapitre met en relief l'évolution de la Diplomatie navale (section 1), l'optimisation de la collaboration nationale politico- civilo - Militaire (section 2) ainsi le rayonnement international.

Le deuxième chapitre pour sa part, examine les Marines nationales comme facilitatrice de l'interculturalité en section 1, ensuite comme instrument de promotion de Paix (section 2) et enfin comme outil d'intégration régionale par la mer (section 3).

Quant au troisième chapitre, il montrera l'impact de la marine nationale sur la préservation de l'exploitation abusive des ressources marines et de l'environnement (section 1), d'une part, sur le développement économique et l'évolution des PIB des Etats côtiers d'autre part (section 2) ainsi que sur l'augmentation des échanges maritimes et retombées douanières (section 3).

PARTIE I : APERCU DE L'EVOLUTION GEOPOLITIQUE DU GOLFE DE GUINEE

CHAPITRE I : PRESENTATION DU GOLFE DE GUINEE

Section 1 : Historique – Démographie - Aspects sociaux culturels-

Historiquement, de par la littérature, le nom «**Guinée**», Selon le dictionnaire d'histoire universelle de Michel Mourre, peut être compris dans deux sens : « **africain** » ou « **berbère** ».

Si le sens « africain » est on ne peut plus claire, le sens « **berbère** » pour sa part, renvoie à deux significations: « *pays des noirs* » et « *brousse*».

Etymologiquement, le nom « Guinée » provient du vocables « **Ginyia, Gineua, Akal-n-Iguinawen** » et « **Aguinau** » qui signifient littéralement « **pays des noirs** ». Ce sont des vocables utilisés par des marchands de l'Afrique du Nord qui étaient en contact, dès le VIème siècle, avec les explorateurs portugais et hollandais pour désigner la partie de l'Afrique d'où l'on tire **les richesses**, notamment de l'or et de l'ivoire.

Cette affirmation de l'étymologie berbère du nom « Guinée », est réfuté par certains historiens de l'Afrique subsaharienne qui soulignent que les peuples de l'Afrique du nord, notamment les carthaginois, les Génois et les Dieppois étaient depuis, très longtemps déjà, en contact avec ceux d'Afrique subsaharienne respectivement au V^{ème}, XIII^{ème} et XIV^{ème} siècle. Ils les appelaient «**royaumes enclavés côtiers d'Afrique** ».

A partir du XVe siècle, les Européens utilisèrent le nom « **Guinée** » pour désigner non plus *les richesses, ni les peuples*, mais toute « *la région côtière de l'Afrique* », baignée par l'océan Atlantique entre **le Cap Vert et l'Angola**. Elle servait alors désormais aux Européens de porte d'entrée dans la région centrale du continent. Ainsi, le nom « **Guinée** » est utilisé pour désigner à la fois « **une direction** » et « **un espace** ».

Dès lors, le tracé maritime allant du Cap Vert, voire à partir de la Mauritanie jusqu'en Angola, et les richesses (or, ivoire, poivre...) dont regorgeaient les cités, empires et royaumes de cette région,

poussèrent les missionnaires français à utiliser l'appellation « **Golfe de Guinée** » **pour la première fois au XVIIe siècle**. Cette appellation s'est ensuite répandue en raison du rayonnement de la langue française durant ce siècle. De même, à partir du XVIIIe siècle, le nom « **Guinea** » fit son apparition dans la langue anglaise, par la traduction française du golfe de Guinée en « **Gulf of Guinea** » (GoG).

Ces Royaumes, cités-Etats ou Empires, s'étiraient jusque dans l'hinterland, ou n'étaient que le prolongement de ceux de l'hinterland. Il s'agit notamment des Empires du Ghana, du Mali et du Songhai, des Royaumes Kongo, du Bénin dans le Soudan central et Bas-Niger, des cités-Etats Yorubas ou encore des cités Haoussa.

Cet espace présente deux particularités socio-démographiques importantes avec la République Démocratique du Congo (RDC) comme le plus grand État en Afrique subsaharienne avec une superficie de 2 345 409 km² et le Nigeria comme le pays le plus peuplé du continent africain, avec plus de 177 millions d'habitants.

Le Golfe de Guinée couvrirait **une superficie d'environ 6 500 000 km² pour une population globale de 370 millions habitants.**

Des interrogations reviennent assez souvent, faut-il associer à la région du golfe de Guinée les pays comme **le Mali et le Niger**, le Burkina, le Tchad, la RCA ? Ou la limiter exclusivement aux pays côtiers de la façade atlantique? Les deux ne sont pas systématiquement inexacts. Étant donné que géographiquement, si l'on part de l'étymologie du mot golfe, les pays du golfe de Guinée seraient limités à ceux qui bordent la façade atlantique. Pourtant, les pays sus-cités, frontaliers des pays côtiers de la façade atlantique, tendent à être classés comme pays de l'hinterland de la région du golfe de Guinée alors qu'historiquement, si l'on s'inscrit dans le premier sens berbère du nom « Guinée », les pays du golfe de Guinée renverraient de façon représentative à l'ensemble des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Aussi bien ceux bordant la côte que ceux de l'hinterland. Ce qui justifie davantage la délimitation spatiale adoptée en introduction intégrant les Etats de l'hinterland qui, anciennement, faisaient partie des pays de l'Afrique occidentale française (AOF) et de l'Afrique Equatoriale française (AEF) comme le présente **les figures 3 et 4** ci-après mettant en évidence les espaces continentaux et maritimes du GdG.



Fig 3 : AOF et AEF (Espace continental Golfe de Guinée)

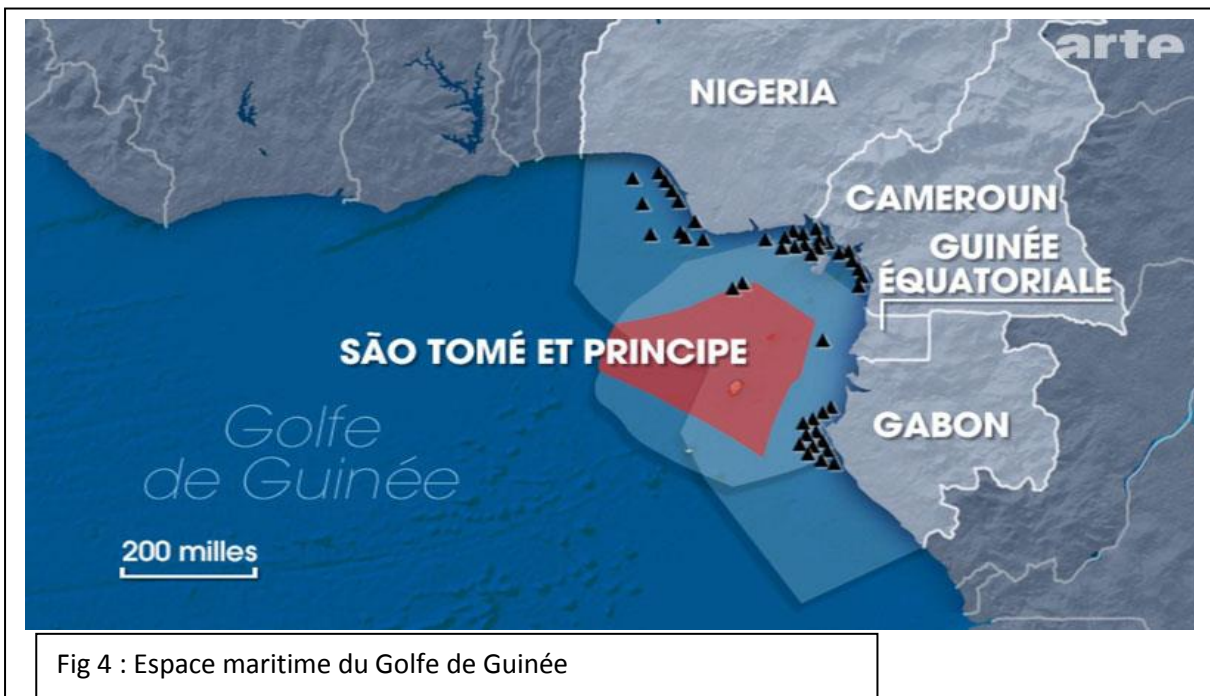


Fig 4 : Espace maritime du Golfe de Guinée

Thème : « Impact des Marines nationales des Etats du Golfe de Guinée sur leur développement économique depuis leurs indépendances à nos jours.»

Section 2 : Regards sociaux- économiques de la période post-coloniale à l'ère de la mondialisation.

La plupart des Etats du GdG sont d'anciennes colonies françaises, anglaises, espagnoles ou portugaises. Elles accèdent à l'indépendance autour des années 1960. Années auxquelles soufflait un vent indépendantiste aux Nations Unies sur le droit des peuples (le tiers monde) à disposer d'eux-mêmes.

Il est question de jeter un regard sur les aspects sociaux-économiques de la région durant cette période qui s'étale sur près de six décennies.

Comportements sociaux des riverains à cette époque.

La société africaine est essentiellement communautariste et traditionnaliste. Chaque unité sociale forme un tout au sein duquel l'homme se sent pleinement intégré. La parenté est la base de toute organisation sociale africaine. Il y existe des clans qui sont des groupes formés de plusieurs familles très étendues par les descendants d'un ancêtre lointain, réel ou mythique, ayant conscience d'une filiation commune. Il y a un profond lien de solidarité entre parents, tous sensibles à leur commune appartenance. A cette époque, c'est dans le groupe que le noir trouvait son équilibre. Isolé, il perdait une partie de sa confiance en soi.

Les sociétés africaines connaissent plusieurs formes d'organisation politique.

La tribu : c'est un assemblage de clans liés en général par la langue. A sa tête il y a un chef qui a un caractère religieux. Celui-ci est assisté d'un conseil de chefs de clans et de dignitaires.

Le royaume : c'est un état centralisé. Le roi appartient à la lignée fondatrice du royaume. Personnage sacré, le roi détient les pouvoirs politiques militaires et religieux. Mais son pouvoir est limité par des conseillers et surtout par des coutumes ancestrales. En réalité, le roi règne mais la coutume gouverne. Les États théocratiques (Nord du Nigeria et du Cameroun) sont appelés sultanats ou Émirats.

Les sociétés secrètes : Ce sont des organisations politico-religieuses. Les membres sont initiés et sont inconnus des autres membres de la société. Ils ne se produisent en public que cachés sous des masques.

Leur rôle est de faire respecter la coutume et susciter la crainte parmi la population.

Les fondements magico-religieux : Longtemps très mal connues, les religions africaines étaient considérées comme des pratiques fétichistes sans grande portée; par fétichisme on entendait le culte voué à des « fétiches », statues et objets symbolisant les esprits ou les dieux.

L'animisme est très pratiqué ; beaucoup d'africains sont avant tout des croyants qui vivent dans l'intimité des puissances invisibles. Superstitieux, ils donnent une interprétation mystique aux résultats de ses actes qui selon eux relèvent du concours des génies qu'il faut consulter au préalable. Ces génies sont appelés Wende en Mossi; Kolotioloh en Sénoufo.

Pour eux, la nature renferme des puissances invisibles.

- Les totems : puissances accordant ses faveurs à certains clans...
- Les mânes : les ancêtres
- Les divinités : on fait souvent des offrandes aux génies, aux divinités, et aux ancêtres.

L'islam et le Christianisme sont les deux grandes religions pratiquées dans cet espace géographique. L'implantation de l'islam est très ancienne (dès le VIII s). L'islam a été le ferment d'un certain nationalisme africain. Les grands résistants ont été des musulmans : Ex. Samory Touré ; El Hadj Omar

Quant au christianisme, Il a eu du succès, au Congo, en Angola, au sud Cameroun. Il a longtemps méprisé en bloc la superstition, le fétichisme, la sorcellerie des africains. C'est ce qui explique que les missionnaires n'aient pas réussi à implanter le christianisme en profondeur. Mais l'Afrique a par ailleurs, africanisé le christianisme. Beaucoup de religions syncrétiques sont nées sur la base des emprunts au christianisme et à l'animisme .Ex. Le Kimbanguisme au Congo ; le Harrisme en Côte d'Ivoire.

Activités traditionnelles historiques

La pêche

Les enjeux de la pêche maritime sont immenses dans cette région à la fois riche et forte consommatrice de produits de la mer. On y pratique la pêche artisanale ou piroguière, la pêche industrielle nationale et étrangère.

La pêche piroguière est une activité d'exploitation halieutique fondée sur des initiatives locales, et reposant sur des formes d'organisation économique poursuivant des buts multiples, parmi lesquels la production sociale.

Les pirogues africaines sont encore partout utilisées pour la pêche, malgré de nombreux projets de remplacement par des embarcations améliorées. Dans leur grande majorité, les pirogues sont équipés de moteurs hors-bord, 40 % en Guinée-Bissau, Guinée, Sierra Leone et Liberia, 31% au Congo. Les engins de capture ont également connu une évolution importante. Des matériaux nouveaux adaptés : nylon (lignes), fibres synthétiques, filets maillants encerclant, palangres de fond ...

Au final, la civilisation négro-africaine à cette époque était caractérisée d'une part par l'importance des liens de parenté et la vie communautaire et d'autre part par une économie de subsistance et de rente.

Les tableaux ci-après illustrent d'une part les pourcentages de production de la pêche en Afrique de l'Ouest en 1987 (Fig 5), d'autre part, la production et le potentiel de la pêche artisanale maritime dans l'ensemble du Golfe de Guinée comparée aux autres formes de pêches maritimes entre 1984 et 1987. (Fig 6).

Fig : 5 Production halieutique en Afrique de l'Ouest en 1987

Type de pêche	Production (Tonne/an)	Pourcentage
Pêche maritime industrielle étrangère	1 350 000	36 %
--- ---- artisanale	1 200 000	32 %
---- ---- industrielle nationale	450 000	12 %
Total pêche maritime	3 000 000	80 %
Pêche continentale (artisanale)	500 000	20 %
Total Pêche en Afrique de l'Ouest	6 500 000	

Fig 6 : PRODUCTION ET POTENTIEL DE LA PECHE ARTISANALE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE COMPAREE AUX AUTRES FORMES DE PECHEES MARITIMES

Sources : Stromme 1984 (potentiel baliste) ; Fontana et al., 1989

Art.: artisanale, Indus.: industriel, Nat.: nationale, Etrang.: Etrangère, Thon. : pêche thonière

PAYS	PRODUCTION					POTENTIEL	
	Art. Nat. (1)	Ind. Nat.(1)	Ind. Etrang.(3)	Total (1+2+3)	Thon. ZEE	Total	Baliste
Sénégal	206	54	7	267	17	400	20
Cap-Vert	7	2	1	10	6	11	0
Gambie	7	2	11	20	3	45	0
Guinée Bissau	2	0	125	127	3	550	200
Guinée	30	3	162	195	4	470	100
Sierra Léone	35	12	116	163	2	190	25
Liberia	2	5	0	7	4	42	0
Côte-d'Ivoire	34	42	0	76	7	75	50
Ghana	262	35	0	297	8	367	70
Togo	10	0	0	10	1	10	0
Benin	7	1	0	8	1	4	0
Nigéria	159	24	0	183	1	60	0
Cameroun	43	13	0	56	0		0
Sao Tomé et P.	1	0	2	3	0		0
Guinée Equato.	2	0	0	2	10	3	0
Gabon	3	6	0	9	14	25	0
Congo	6	7	0	13	3	25	0
Total	816	206	424	1446	84	2347	465

A cette époque, les populations riveraines vivaient essentiellement de la pêche artisanale tandis que les Etats se contentaient des taxes issues des contrats avec les entreprises de pêche industrielle étrangère.

L'agriculture

En 1960, l'agriculture employait la majorité de la population active dans une proportion échelonnée selon les pays : entre 52% pour le Congo et 95% pour le Tchad, Niger. Dans de vastes parties du continent, en particulier dans les régions intertropicales, la production agricole était assurée par des cultivateurs autochtones dans le cadre de leurs propriétés collectives ou individuelles. Ils y produisaient des plantes vivrières en même temps que des cultures d'exportation souvent étroitement spécialisées: arachides au Sénégal, café et cacao en Côte d'Ivoire ou au Cameroun, produits du palmier à huile au Dahomey (Bénin)... Toutefois, la colonisation agricole s'était implantée dans quelques régions où existaient de vastes domaines appartenant à des propriétaires d'origine européenne. Ces derniers engageaient des Africains comme ouvriers agricoles.

En Afrique Occidentale française (AOF), quelques établissements s'étaient créés, généralement avec des capitaux français, pour répondre à la demande locale, en particulier dans le domaine alimentaire (conserveries et jus de fruit en Guinée et en Côte d'Ivoire, brasseries au Sénégal et en Côte d'Ivoire, minoteries, biscuiteries, fabriques de pâtes alimentaires au Sénégal, etc.) seules les huileries d'arachides du Sénégal travaillaient pour l'extérieur et assuraient 38% des exportations de ce territoire vers 1960, mais le secteur industriel y était encore très limité puisque 83% de la population active était employée dans le secteur primaire et 17% dans les autres.

Largement dépendantes de l'extérieur pour leurs débouchés et pour leurs investissements, les économies post coloniales se caractérisaient par un équilibre précaire dû à leur extrême sensibilité aux fluctuations du marché mondial des matières premières. Les métropoles avaient une place privilégiée dans le commerce de leurs colonies, tant aux importations qu'aux exportations.

Ainsi, selon la banque mondiale, la France fournissait en 1960, 83,9% des importations des pays d'Afrique noire française et leur achetait 80,8% de leurs exportations. La Grande-Bretagne pour sa part, fournissait environ 37,5 % au Etats du GdG et **en recevait autour de 42% de leurs exportations.**

Quant à la Belgique, elle absorbait 45,7% des exportations du Congo belge et lui fournissait 32,8% de ses importations à la même période.

L'ensemble de ces échanges (importations et exportations) passait par mer, ce qui montre la nécessité de contrôler les côtes de l'Afrique noire mais aussi les routes maritimes qu'empruntaient les bateaux commerciaux engagés pour ces transactions nord-sud.

Section 3 : Etat des lieux des Marines Nationales de leur création jusqu'aux attentats du 11 septembre 2001

Création des Forces Navales.

Après l'accession à l'indépendance, il s'établi une période transitoire au niveau des anciennes armées coloniales. Des armées qui, jadis commandées exclusivement par des officiers de la puissance colonisatrice, devaient progressivement accélérer la formation des cadres africains dans un premier temps, puis confier dans un deuxième temps à ces derniers les fonctions d'officiers adjoints à l'officier de métropolitain. Il s'agissait d'une armée purement terrestre.

Par la suite compte tenu de la nécessité de surveiller d'une part, les frontières maritimes avec le Nigéria, d'autre part pour sécuriser le trafic maritime et portuaire afin de faciliter le chargement des bateaux commerciaux engagés dans l'import-export des colonies vers la métropoles, les jeunes Etats indépendants devaient procéder à la création des Forces navales. Au départ symboliques, inexpérimentées, sous équipées, subordonnées à l'armée de terre, celles-ci devaient souffrir de manques de moyens et de personnels qualifiés comme si l'indépendance avait été une surprise.

Les Forces navales ainsi créés pour la plupart des Etats autour des années 1960, (1959 pour le Cameroun, 1960 pour le Gabon, 1961 pour le Benin, la Côte d'ivoire...), étaient totalement inféodées et commandées par l'armée de terre. La mise sur pieds des armées nationales est accompagnée des accords de défense entre la France et ses anciennes colonies africaines.

Ces accords comportent un texte principal stipulant le devoir d'aide mutuelle des deux pays pour préparer et assurer leur défense, et la possibilité de faire appel à la France dans des conditions définies par des accords spéciaux pour sa défense intérieure et extérieure.

Ce premier texte est accompagné de deux annexes, la première sur le fonctionnement des comités de défense, la seconde sur la coopération dans le domaine des matières premières et produits stratégiques. Ensuite vient l'accord d'assistance militaire technique (AMT), qui stipule les conditions de la collaboration des deux armées, nécessaire pour achever la mise sur pied des armées des pays indépendants.

En théorie, l'accord de défense qui lie la France avec ses anciennes colonies d'AOF et d'AEF, pour le soutien direct de la France à la sécurité intérieure et extérieure de ces pays, au printemps 1962, n'avait toujours pas vu le jour. Le gouvernement français n'était donc pas formellement lié de ce point de vue et conservait une large marge d'appréciation en fonction des circonstances et de la politique qu'il entendait mener.

En 1963, quelques tentatives d'émancipation et d'ouverture vers l'URSS et la Chine à la recherche de soutien technique, matériel et logistique, sont vite découragées par la pression française.

Au milieu de l'année 1965, l'évolution de la politique extérieure de la France encourageait finalement à la transmission du domaine militaire colonial des Etats du GdG nouvellement indépendants.

Des Forces Navales à la création des Marines nationales

Au bout d'une dizaine d'années (année 1970), les jeunes Etats indépendants devaient s'approprier de leurs armées. Les officiers de la puissance colonisatrice qui étaient restés aux commandes dans la phase transitoire devaient passer la main aux officiers nationaux pour se positionner à leur côté comme conseillers techniques.

La Marine Nationale camerounaise est ainsi créée en 1960 à partir de 13 Eléments de la Gendarmerie Maritime et 02 Expatriés servant au titre d'assistant technique Français. Elle devient Marine Fédérale en 1961. Deux ans plus tard, elle reprend l'appellation de Marine Nationale. Le 06 juillet 1976, elle devient « Commandement des Forces Navales camerounaises ».

En 1983 elle redevient « **Marine Nationale** » ; Unités Navigantes constitués de 02 Vedettes côtières : « la Patrie du Cameroun et l'Audacieux » cédées par la France.

Le tableau ci-après (Fig 7) illustre à suffisance cette phase transitoire pour le cas du Cameroun ainsi qu'un exemple d'Equipement initial (Fig 8).

Fig 7 : Transfert de Commandement des officiers français aux Officiers camerounais

Commandant Forces Navales Camerounaises	Période	Nationalité
EV1 GERMAIN	(1959 – 1962)	FRANCE
LV MIOSSEC	(1971 – 1973)	
LV NDANGANG	(1973 – 1980)	Cameroun
CC NGOUAH NGALLY	(1980 – 2011)	
CA MENDOUA JEAN³	(2011 –	

3. Le Contre-amiral MENDOUA Jean est l'actuel chef d'Etat-major de la marine camerounaise. Il est diplômé de l'Ecole navale française et de l'Ecole des Commandos marines de Lorient/France en 1985. Il a ensuite suivi la formation des forces spéciales en Israël, où il a été diplômé commando antiterroriste et instructeur tireur d'élite. En 1991, il est breveté parachutiste à l'Ecole des troupes aéroportés de Pau/France.

Sa carrière professionnelle se déroule d'abord sur les Navires de la Marine nationale comme navigateur, puis comme commandant de navire. Ensuite, à la garde présidentielle.

En 1984, il est nommé à la tête du regiment chargé de la protection de la capitale Yaoundé.

Il participe à la création de la Garde présidentielle qui remplace la garde républicaine. Il a été tour à tour commandant de la compagnie d'Intervention, chef du bureau renseignement, chef du bureau des opérations, commandant du centre d'Instruction ainsi que chef d'Etat-major de la Garde présidentielle.

En 2001, il est nommé Commandant de la Garde présidentielle et prend une part active à la création du BIR DELTA (composante maritime du Bataillon d'Intervention Rapide), chargé de la lutte contre la piraterie et le terrorisme maritime; Composante qu'il commande par la suite cummulative avec ses fonctions de commandant de la Garde présidentielle.

En 2011, il accède au grade de contre-amiral et nommé Chef d'Etat-major de la Marine nationale, fonction qu'il occupe jusqu'à nos jours...

Le contre-amiral MENDOUA Jean a été auditeur des 13^{ème} et 15^{ème} session de l'IHEDN (Institut des Hautes Etudes de Défense Nationales) respectivement en 2012 et 2014 à Paris.

Fig : 8 Type d'Embarcation initiale



CHAPITRE II : ENJEUX DE L'ESPACE MARITIME DU GOLFE DE GUINEE.

Ces enjeux sont d'ordre Géopolitique et environnemental d'une part, et d'autre part, géostratégique.

Section 1 : Enjeux Géopolitiques et Environnementaux,

Enjeux géopolitiques

Du grec *géo*, la terre, et du mot *politique*, La géopolitique est l'étude de l'influence des facteurs géographiques, économiques et culturels sur la politique des Etats et sur les relations internationales.

La figure 9 ci-après présente une synthèse partielle de certaines données géopolitiques du GdG préalables pour l'analyse qui va suivre.

Fig 9 : Quelques données géopolitiques du « Grand Golfe de Guinée » (sources : Banque mondiale)		
Désignation	Estimations	Comparaison avec l'Afrique
Longueur de la Côte	8 500 Km	30,8 % des côtes africaines
Superficie	10.500.000 Km ²	34,5 % de la superficie de l'Afrique
Population	550 millions d'habts	45,6 % de la population de l'Afrique
PIB	650 milliards de dollars	26,9 % du PIB de l'Afrique
PIB par habitants	1011 dollars	50,2 % du PIB par habts de l'Afrique
Croissance moyenne du PIB en 2017	3,5 %	Idem
Langues Administratives	Français, Anglais, Espagnole, Portugais,	

Le GdG s'étale sur l'espace de deux organisations régionales africaines (la CEEAC et la CEDEAO) sur les cinq qui composent l'union africaine. Les trois autres lui sont limitrophes au nord par l'Union du Maghreb Arabe (UMA), à l'Est par « l'Inter-Governmental Authority for development » (IGAD), et au sud par la « South African Development Community » (SADC).

La monnaie est un élément géopolitique essentiel dans cet espace. La monnaie des pays de la zone franc est le « franc CFA » qui signifie « franc de la communauté financière africaine ». Cette zone est répartie en deux espaces : l'espace de l'Union Économique et Monétaire ouest-africaine (UEMOA), comprenant la Guinée Bissau, la Guinée, le Bénin, le Burkina, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo et l'espace de la Communauté Economique et Monétaire d'Afrique centrale (CEMAC) regroupant le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, la République centrafricaine (RCA) et le Tchad.

La monnaie de la Gambie, du Cap vert, Libéria, Ghana, Nigeria, Sao Tomé et Principe, de la RDC et de l'Angola, sont respectivement **le cedi, le Cape verdean escudo, le Dollar libérien(LRD), le naira, le dobra, le franc congolais et le kwanza.**

Les enjeux géopolitiques du GdG sont surtout géoéconomiques. En effet le GdG est convoité surtout en raison de l'abondance de ses matières premières. Son sous-sol regorge d'importants minerais, indispensables à la haute technologie tels que les mines, les terres arables.

Depuis la fin de la décennie 1990, la découverte des gisements **d'hydrocarbures en réserve de plus de 24 milliards de dollars de baril** (voir figure 10 ci-après relatives aux statistiques pétrolières dans le GdG), a changé le regard des puissances industrielles au sujet du GdG qui est maintenant vu sous l'angle d'opportunités. Ses richesses du sol et du sous-sol, lui confère une position privilégiée. **C'est l'Afrique utile**, car c'est dans cette partie où est concentrée la majorité des réserves du pétrole de la partie subsaharienne du continent.

En effet, à l'exception du Soudan, tous les pays producteurs de pétrole de l'Afrique subsaharienne, sont situés dans le golfe de Guinée. Ses matières premières sont des éléments essentiels des relations internationales. Ricardo Soares de Oliveira note dans «Oil and Politics in the Gulf of Guinea»:

«In the context, the Gulf of Guinea is ever more significant to the world's key business and with collapsing states, no industrial production and agricultural commodities of dubious value "usefull" Africa is increasing by confined to her petroleum reserves»⁴.

La région est riche d'éléments naturels qui sont au cœur de la géopolitique mondiale du XXIe siècle. Aussi, de nombreuses recherches ont révélé que le sous-sol des huit pays qui composent la Commission du golfe de Guinée, est riche en potentialités minières tels que : le cuivre, le cobalt, le coltan, le zinc, le nickel, en RDC ; l'aluminium et le fer au Cameroun ; le manganèse au Gabon... ainsi que des terres rares.

Fig 10: Les Pays producteurs de pétrole du golfe de Guinée en 2013

Source: Jeune Afrique n°2819 du 18 au 24 janvier 2015, p. 26

Pays	Production/milliers de barils par jour (2013)	Réserves/milliards de barils	Année première production
Nigéria	23 22000	37,2	1968
Angola	1801000	13,5	1959
Guinée Equato.	311000	1,9	1993
Congo	281000	1,7	1972
Gabon	237000	3,7	1959
Cameroun	63 000	0,5	1976
RDC	20 000	0,5	1976
Sao Tomé et P.	ND	ND	ND

4. Sources : Jonathan Ndoutoume Ngome, «Terrorisme et piraterie : quelle sécurité pour les mers du golfe de Guinée»

Joseph Vincent Ntuda Ebode, Piraterie et terrorisme, De nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale, Yaoundé, Friedrich Ebert Stiftung (FES), 2010, pp-159-182.

C'est au regard donc de toutes ces ressources naturelles que la région du golfe de Guinée représente un enjeu pour les grandes puissances, notamment les Etats-Unis.

Une région enjeu pour les Etats-Unis

Les décideurs politiques américains considèrent le GdG comme « **une zone d'intérêt vital** » ; c'est-à-dire une zone inscrite dans la vision de l'intérêt national qui structure la politique étrangère des Etats-Unis, pays consommant un quart du pétrole brut utilisé sur la planète et la moitié de l'essence.

Le GdG représente non seulement un réservoir des minerais stratégiques pour les USA, mais également et surtout une source alternative d'hydrocarbures au Moyen-Orient, région sujette à des crises à répétition. Bien plus, les sept majors (grandes entreprises extractrices de pétrole) affirment tous que le pétrole du GdG est relativement facile à extraire et réputée de bonne qualité car doté d'une faible teneur en soufre. C'est un pétrole léger comme le Bonny light, fournissant des rendements élevés en essence; produit le plus demandé aux Etats-Unis.

Cette qualité du pétrole du GdG était confirmée dans le Report of the National Energy Policy Development Group (NEPDG)⁵ de mai 2001 dans lequel il est noté, «*African oil tends to be of high quality and low in sulfur, making it suitable for stringent refined product requirements, and giving it a growing market share for refining centers on the East Coast of the United States*».

5. Report of the National Energy Policy Development Group (NEPDG):

Encore appelé « The Energy Task Force », cette structure a été créée en 2001 par le président US George W. Bush et placée sous la direction du Vice President Dick Cheney. Son objectif était de développer une politique énergétique nationale pour aider le secteur public américain à négocier de nouvelles sources d'énergie future dans les territoires étrangers.

Sources secondaires : Arsène Francoeur Nganga, «Les grands enjeux américains du golfe de Guinée», <http://www.lesafriques.com/focus/les-grands-enjeux-americains-du-golfe-de-guinée>

Lafargue François, op.citpp. 43-56. 13Jean-Marie Bohou,

La Chine et les grandes puissances en Afrique, Louvain-la-Neuve, Presses Universitaires de Louvain, 2010, p.97. 7

Par ailleurs, les tensions socio-politiques au Moyen-Orient, mettent souvent à mal les intérêts pétroliers des Etats-Unis. Car, les installations pétrolières dans cette région sont surtout onshore et régulièrement menacées au moindre soulèvement populaire. Alors que celles du GdG sont pour la plupart offshore, donc à l'abri des populations et ne subissent pas les humeurs populaires.

De plus, la région du GdG semble fiscalement plus attractive que les autres régions pétrolières du monde. Les régimes contractuels et fiscaux en vigueur dans la plupart des Etats de la région, sont particulièrement incitatifs pour les compagnies pétrolières privées, car les gouvernements de ces pays, par nécessité financières, assouplissent les législations et les régimes fiscaux applicables aux compagnies pétrolières étrangères, pour attirer les investisseurs.

Bien plus, une grande partie du pétrole du GdG est enfouie à de grosses profondeurs marines allant de 200 à 3000 m. Cette situation exige des investissements considérables et une maîtrise de la technologie que n'ont pas les entreprises nationales, obligeant les Etats à recourir à des sociétés étrangères.

Fort de tout cela, les importations pétrolières américaines en provenance du GdG, sont passées de 7% en 2002 à 34% en 2015, selon le « US National Energy Policy Development Group ».

Conclusion partielle : l'on peut dire que la géopolitique du pétrole américain s'est réorientée vers le GdG pour la qualité de son pétrole, la stabilité de la zone comparée au Moyen-Orient, la fiscalité attirante, mais aussi parce que le GdG est situé à mi-parcours entre les USA et le Moyen-orient. Ce qui permet d'économiser de près de moitié sur les coûts de transport.

Enjeux Environnementaux

Nous traitons ici de l'environnement vu sous l'angle de la faune (notamment la faune sous-marine), de la flore, de l'eau et des terres cultivables, qui, par voie de conséquence, ont une incidence sur les changements climatiques. Ces enjeux peuvent être classés dans le domaine des ressources naturelles renouvelables.

Une région riche en ressources naturelles

Le GdG compte une riche biodiversité tant en ressources halieutiques que forestières.

En ce qui concerne les ressources halieutiques, Les eaux du GdG regorgent plusieurs espèces parmi lesquels les langoustes, les honidés, les ressources démersales et les ressources pélagiques.

Par exemple rien que pour le Gabon, La FAO a évalué le potentiel de capture annuel à environ 220.000t/an pour les espèces démersales et semi-pélagiques d'une part et à 237.000t/an, pour les espèces pélagiques et 550.000t/an pour les thonidés d'autre par.

Les valeurs de productions halieutiques, toute espèce confondue dans le Golfe de Guinée sont énormes. En les prenant au cas par cas, cela donne pour un échantillon de pays considérés, les statistiques illustratives de la figure 11⁶ ci-après pour l'année 2010, qui montre que la pêche maritime serait une activité cruciale pour les économies des pays du Golfe de Guinée.

Pays	Qté Pêche/an/tonne	Taux couverture forestière en %
Nigéria	293.823	10
Angola	177.403	47
Cameroun	55.135	42
Gabon	31.475t	85
Congo	22.500	66
RDC	5000	68
Sao Tomé et Principé	3500	28
Guinée Equatoriale	2500	58

Fig 11

6. sources : FAO en 2010.

Quant aux ressources forestières, six des huit pays de la CGG sont considérés comme des pays majeurs du Bassin du Congo (Gabon, Congo, Cameroun, RDC, Angola, Guinée Equatoriale) car ils disposent d'importantes couvertures forestières. Ces pays représentent à eux seuls plus de 70% de la couverture forestière du continent africain. Le bassin du Congo étant classé deuxième massif forestier au monde après l'Amazonie.

Le tableau ci-dessus (Fig 11) présente dans sa troisième colonne le taux de couverture forestière de certains pays du GdG

En septembre 1995, l'intérêt des Etats-Unis pour les forêts de ces pays, va officiellement se manifester, par le lancement Programme Régional pour l'Environnement en Afrique centrale (CARPE) par l'Agence américaine pour le développement international (USAID), dont l'objectif est de réduire le taux de dégradation des forêts et de perte de la biodiversité dans le Bassin du Congo, en augmentant sur le plan local, national et régional, la capacité de gestion des ressources naturelles.

De même, la Chine est très intéressée par les essences des forêts du Bassin du Congo qui est devenu depuis quelques temps sa principale source d'approvisionnement en concurrence avec les Etats Unis et l'UE.

Eau et terres cultivables :

Si en 2050 la population mondiale atteint les 10 milliards d'habitants comme nous l'avons mentionné en introduction, l'humanité aurait besoin de l'équivalent des ressources de deux planètes pour vivre. Avec quoi les populations vont-elles se nourrir? Où trouver les terres agricoles? Où trouver l'eau?

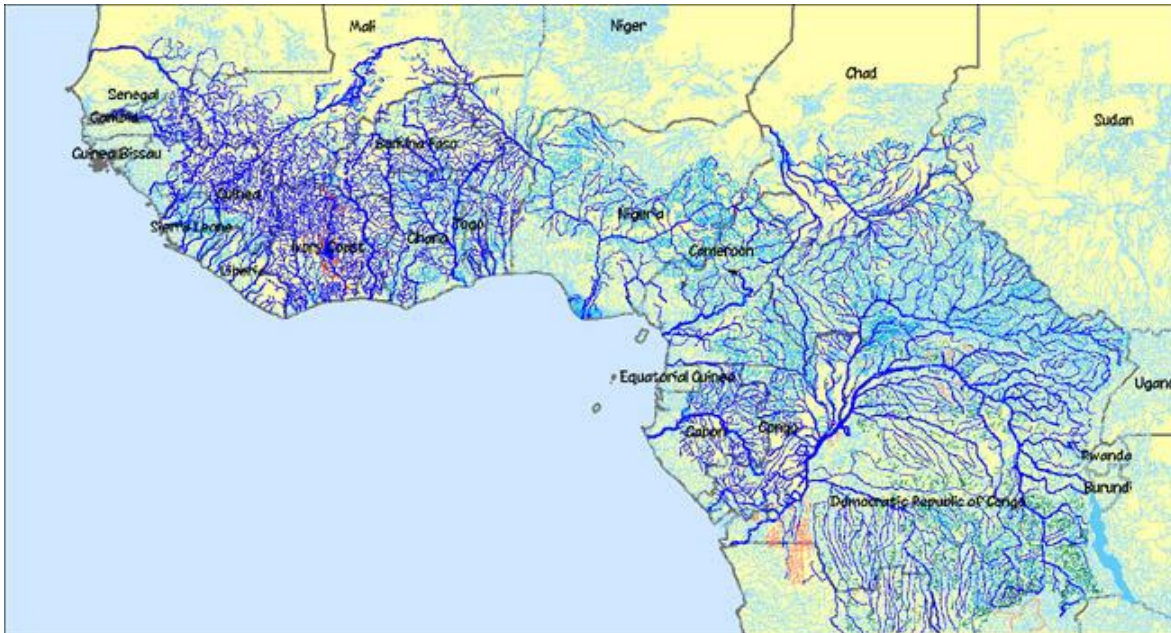
La réponse est presque triviale. Seul le GdG dite « Afrique utile », avec 50% des terres fertiles du monde et suffisamment arrosée (Figure 12), peut relever ce défi.

Donc le déferlement sur le GdG ne fait que commencer. Il s'amplifiera sans doute dans les prochaines années. La planète qui scrutait, bien souvent, le GdG avec un œil médisant et condescendant autour des années 1980, a changé de regard. Le GdG d'aujourd'hui est vu avec un œil gourmand.

Selon le consultant Guy GWETH⁷, trois Etats sur cinq dans le monde ont une stratégie du GdG assumée.

En 2020, ils seront 70% des pays non africains dans le monde à disposer d'une stratégie du GdG alors même que les Etats du GdG peinent à mettre sur pied une stratégie globale et commune du GdG pour privilégier l'intégration et sauvegarder leurs ressources.

Fig. 12 : Carte hydrographique du Golfe de Guinée suffisamment arrosé par les bassins du Congo et du Niger.



Sources : atlas de l'Afrique aux éditions le Jaguar

7. Guy Gweth est le fondateur de Knowdys Consulting Group, cabinet de conseil en intelligence économique et affaires publiques spécialisé dans les marchés subsahariens. Essayiste, il vient également de publier « Moi président », ouvrage où il donne la parole à 69 jeunes leaders africains issus de 26 pays.

Ces enjeux géopolitiques peuvent aussi se décliner en quête d'Influence (Culturelle – Diplomatique- Informationnelle- Infrastructurale).

Au-delà des matières premières, le commerce, les infrastructures, la culture, voire la projection d'influence constitue aussi un enjeu géopolitique disputé par les grandes puissances (USA, Chine, UE) à la conquête du GdG.

Si les USA et l'UE sont très influents par leur média et leur cultures, L'influence de la Chine dans le GdG est pour sa part très visible et très significative. Les Chinois sont présents dans tous les secteurs d'activités. On les retrouve notamment dans le marché de l'énergie, des télécommunications, de l'immobilier et des infrastructures (construction des routes, des ponts, des ports, des barrages...). Dans ce registre, l'on peut citer le stade de l'amitié au Gabon, l'Immeuble du Sénat au Gabon, le port de Kribi au Cameroun, l'Autoroute Yaoundé-Douala en cours de construction... Ce rapprochement entre Chinois et africains est plus visible quand on retrouve depuis quelques temps, dans les rues de certains pays du GdG, les enfants issus des mariages interraciaux (Chinois – africaine).

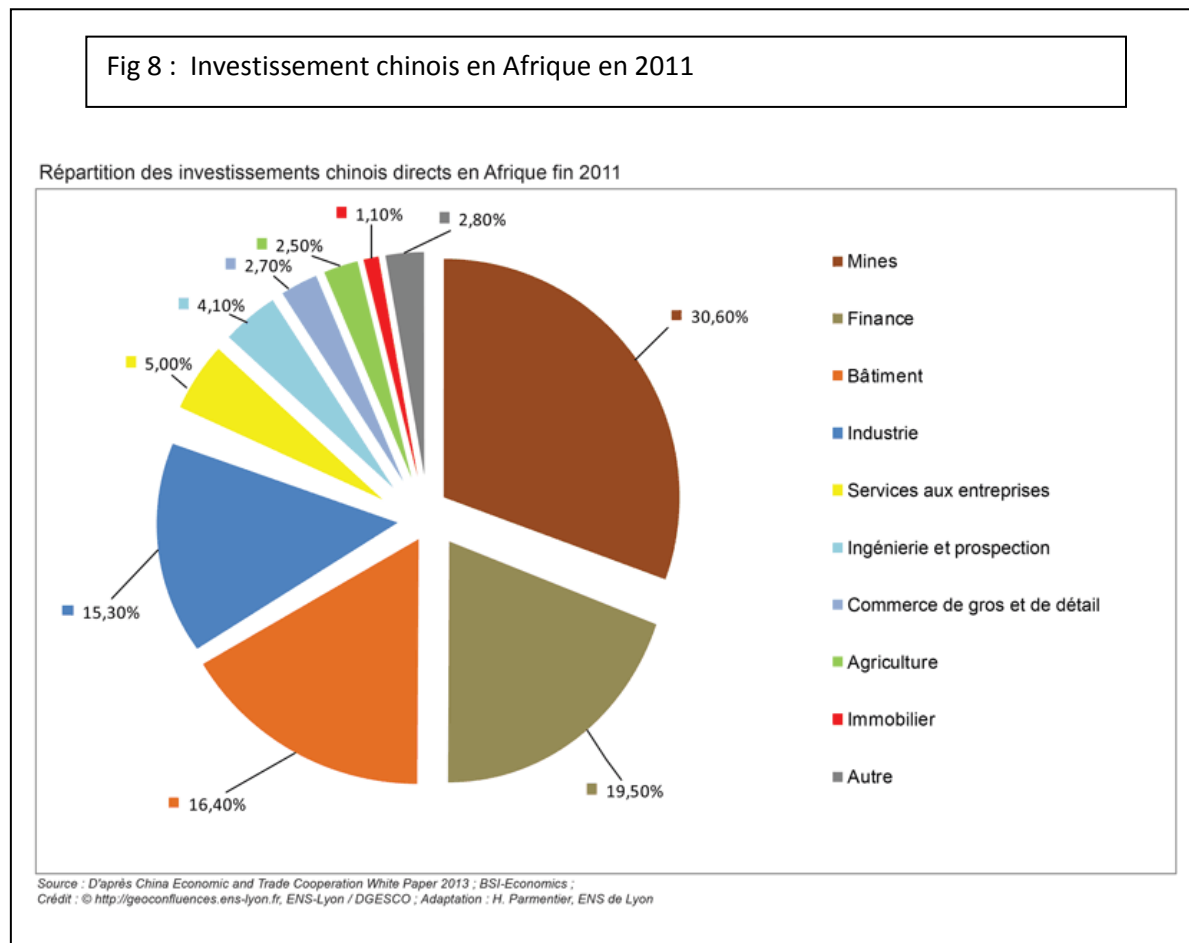
Le 5 novembre 2006, s'est tenu à Beijing, le Forum sur la coopération économique entre la Chine et l'Afrique. Le bilan de ce forum ressort les faits ci-après : le président chinois Hu Jintao a visité 30 pays africains tandis que 40 chefs d'Etat, de gouvernement et présidents de Parlement africains se sont rendus en Chine. En 2008, le volume des échanges commerciaux entre la Chine et l'Afrique a atteint 106,8 milliards de dollars dont 50,8 milliards d'exportations chinoises vers l'Afrique et 56 milliards d'importations chinoises en provenance de l'Afrique.

L'Afrique est attirée par les offres chinoises bonnes marchés comparées aux offres occidentales.

En outre la diplomatie chinoise traite avec les africains d'égal à égal alors que la stratégie des relations internationales occidentales vis-à-vis de l'Afrique, notamment subaharienne, est souvent conditionnée par l'observation des droits de l'Homme.

La figure 8 ci-dessous présente les investissements chinois en Afrique en 2011 dont la plupart se sont réalisés dans le GdG.

Fig 8 : Investissement chinois en Afrique en 2011



Section 2 : Enjeux Géostratégiques.

La géostratégie est l'étude de l'influence des situations géographiques (ressources naturelles, espaces frontaliers, espaces maritimes), sur les politiques de sécurité-défense des Etats. Pour l'amiral Castex, un espace peut ne pas être structurellement stratégique mais le devenir dès l que le contexte politique, social ou économique évolue. Ainsi, souligne-t-il dans *Mélanges stratégiques* que les régions polaires sont devenues une source de tensions du fait de leur intérêt stratégique à partir du moment où les moyens techniques se sont améliorés, les rendant accessibles. C'est aussi le cas du GdG qui est devenu depuis quelques temps l'un des exigences fondamentales du centre de gravité énergétique stratégique des grandes puissances avec la

découverte d'énormes réserves de minerais utiles à la fabrications des armes et par son positionnement géographique.

En effet, d'après les révélations de l'U.S. Department of Defence⁷ (DoD), certains minerais dont recèle le GdG, sont recherchés par les USA, l'UE et la Chine pour les applications liées à l'industrie de défense et dans bien d'autres secteurs. On peut citer le cas du cobalt, utilisé dans les alliages des réacteurs d'avion ou les outils tranchants pour l'usinage; le cuivre pour les torpilles, les essieux ou les soupapes; le nickel, pour l'électronique, le chrome, pour les trains d'atterrissage; la bauxite (aluminium), pour l'ossature des avions; le niobium, pour les réacteurs ou les installations électriques (alliages acier/niobium); le manganèse, pour l'électronique; le platine, pour les contacts électrique. La RDC représente à lui seul 80% des réserves mondiales du **coltan**.

Outre le coltan qui revêt une importance stratégique pour les Etats-Unis, il y a également le cobalt. Chaque avion de combat américain utilise près d'une demi-tonne de cobalt. Les USA sont l'un des plus grands demandeurs de ce minerai dont la production mondiale est de près de 50.000⁸ tonnes par an avec plus d'un quart produit en RDC qui est l'un des fournisseurs majeurs des USA. Ainsi, beaucoup d'entreprises américaines investissent dans le secteur minier en RDC. On peut citer la Freeport-McMoRan Cooper & Gold et sa compatriote Lundin Mining qui exploitent les mines au niveau du site de Tenke Fungurume Mining (TFM), à 75 km au nord de Lubumbashi.

7.- «Les Etats-Unis sur la route de l'autonomie énergétique», in *Le monde, Bilan géostratégie, Hors-série, Edition 2013*, p.138.

- Christophe Le Bec, «Le pétrole de schiste rebat les cartes jusqu'en Afrique», in *Jeune Afrique n° 2733*, du 26 mai au 1^{er} juin 2013, pp.70-71.

- Maxime Robin, «Au Dakota du Nord, les vaches perdent leur queue», in *Le monde diplomatique*, n°713, août, 2013, pp. 22-23. Larry D. Cunningham, «Columbium (niobium) and tantalum» in *U.S. Geological Survey Minerals Yearbook tantalum during an emergency, various materials have been purchased for the NDS [National Defense Stockpile]*.

8. Patrick Martineau, «La route commerciale du coltan congolais: Une enquête», note d'analyse du Groupe de recherche sur les activités minières en Afrique, GRAMA, Université du Québec à Montréal (UQAM), mai 2003. Cet article est accessible sur http://www.ieim.uqam.ca/IMG/pdf/Martineau_coltan.pdf.

De même, le GdG regorge aussi les terres rares qui seraient une alternative pour les USA face à la spéculation de la Chine qui détient plus de 95% de sa production alors que les Etats-Unis en sont grandement dépendants.

Par ailleurs, sa situation géographique en forme de coude faisant la jonction entre le Nord, l'Est et le Sud de l'Afrique lui confère des atouts inhérents au voisinage susceptibles de faciliter les échanges et la coopération avec les autres régions. Quant à sa situation maritime, elle présentant sa façade aux Amériques, présentant un atout aux USA en ce sens que le corps expéditionnaire américains peut rapidement réaliser une projection de Forces sur les côtes du GdG par simple maritime dans un délai de cinq jours pour s'emparer des ressources.

Bien plus, l'on peut noter la proximité des gisements de pétrole du GdG avec les Etats-Unis car les voies d'acheminement des hydrocarbures vers les Etats-Unis sont courtes, directes, sans détours, réduisant ainsi les coûts de transports. Ainsi, une semaine suffit à un supertanker pour relier le golfe de Guinée à New York. Ce qui réduit de 8 dollars par baril le coût de transport et d'assurance ; alors que l'acheminement du brut du Moyen-Orient vers les Etats-Unis prend plusieurs semaines via le canal de Suez ou parfois avec un détour par le Cap de Bonne-Espérance au sud de l'Afrique. Ce qui accroît significativement les coûts de transports.

Enfin, la présence sur une position centrale du GdG, comme le Cameroun, peut permettre de se s'profondeurs de l'Afrique entière ou de rapidement faire jonction avec Djibouti ou le Golfe d'Aden qui constituent d'autres points stratégiques forts convoités, du fait d'une part, du passage d'énormes faisceaux sous-marins de télécommunications (détroit de bab-bel-mandeb) et de la nécessité de contrôler la route du pétrole.

C'est sans doute l'une des raisons pour lesquelles, les USA sont à la recherche d'un Etat du Golfe de Guinée pouvant accueillir AFRICOM (Commandement américain en Afrique).

Contrôle du Traffic maritime international et des télécommunications par câbles sous-marins (Fig 12)

L'amiral Alfred Mahan, ancien président de l'US war college déclara en 1879 que « *le destin du monde se jouera en mer* ». Inspirés par ce dernier, les Etats-Unis cherchent avant tout la conquête de la liberté des mers, notamment à sécuriser les routes maritimes du monde dont celles du GdG ; pour s'assurer de la libre circulation de la flotte commerciale mondiale dont l'un des terminus est le GdG ; afin de pouvoir transporter les ressources là où elles se trouvent pour les ramener dans leur pays. En outre l'affluence des grands puissances dans le GdG leur permettrait aussi de surveiller voire « espionner les câbles sous-marins » de télécommunications qui traversent les mers du GdG.

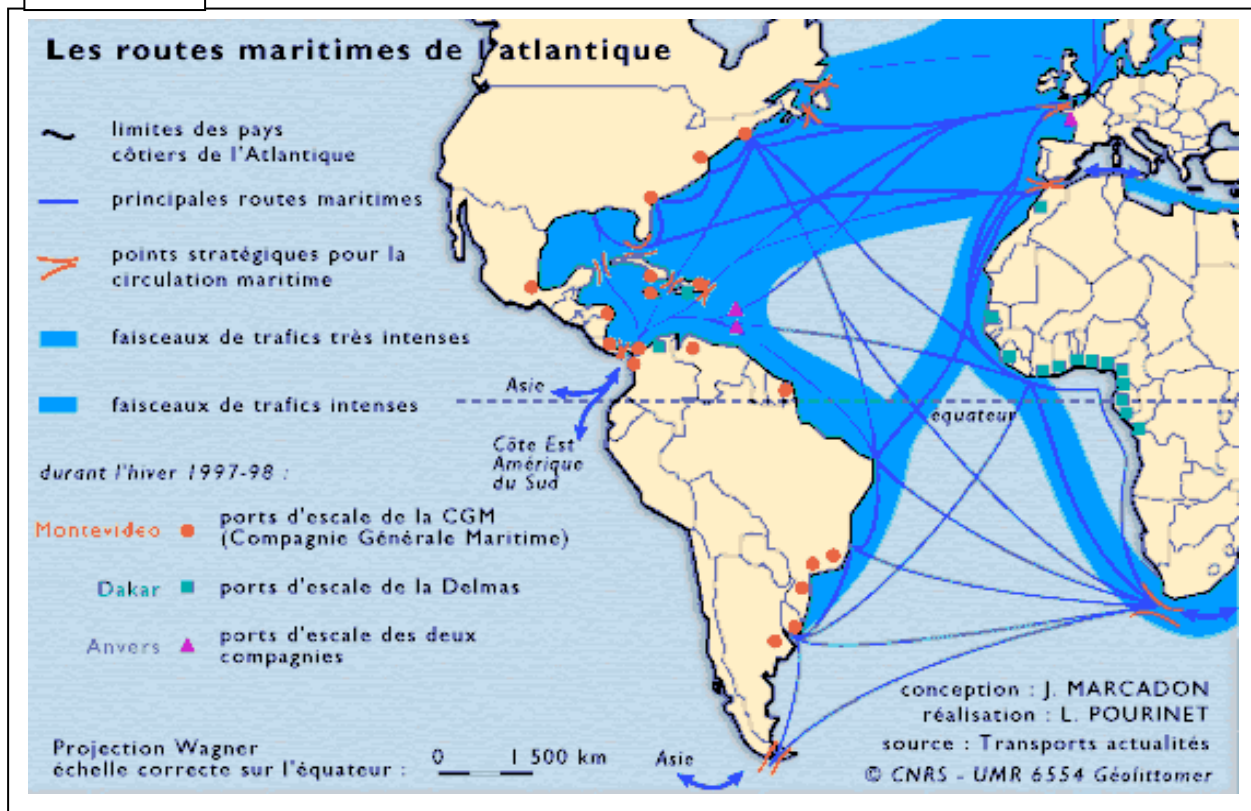
D'autre part, l'un des objets de la présence des USA en mer du GdG serait de contrer l'offensive des puissances émergentes (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud), notamment celle de la Chine et réduire l'influence des puissances traditionnelles (anciennes puissances coloniales), comme la France, qui est une puissance coloniale et historique de région.

Conclusion partielle : En somme, pour contrôler le GdG et ses ressources naturelles, la stratégie militaire américaine, vise à appréhender les points clés de l'étude stratégique spatiale que sont : les ports, les aéroports, et les « main routes supply » (voies maritimes de ravitaillement).

En se projetant dans l'avenir, l'on remarque que si les autres pays, les pays de l'UE et la Chine, en plus des USA, se lancent fortement dans cette projection d'influence dans la région, l'on risquera d'assister à une véritable course à la mer et aux ressources. Cette course pourrait créer des risques supplémentaires d'instabilité dans la région voire des tensions interétatiques du fait d'un éventuel épuisement des ressources.

La figure 12 ci-dessus illustre les principales routes maritimes du trafic internationales ainsi que les axes stratégiques.

Fig 12



CHAPITRE III : DEFIS DES ETATS COTIERS DU GOLFE DE GUINEE

Pour faire face aux enjeux élaborés précédemment, les Etats du GdG doivent relever un certain nombre de défi parmi lesquels : le défis de développement et d'intégration inter-régionale, le défi sécuritaire contre les menaces maritimes multiformes telles que le terrorisme et la piraterie, la pêche INN (illégal, non déclarée et non règlementée) ou pêche non durable, et enfin le défi capacitaire des Marines Nationales (Format d'armée- évolution des équipements et des ressources humaines).

Section 1 : Défi de développement et d'intégration intra et interrégionale.

Le taux de commerce intra ou interrégional dans le GdG est estimé à seulement 10%. Ce chiffre ridicule est à l'origine de la paupérisation de ses Etats.

Une région sous développée

Près de la moitié de la population africaine vit sous le seuil de la pauvreté avec moins de 1,25 dollar par jour et 47,3 % des jeunes africains entre 15 et 24 ans des pays du GdG sont au chômage. Selon les Nations Unies, les 2/3 des pays africains sont des pays les moins avancés (PMA). Sur les 49 PMA que compte le monde, 69% sont en Afrique. Sans compter que les calamités telles que la faim et le Sida continuent à tuer dans les pays du GdG.

Pourtant, comme il a été démontré dans le titre traitant des enjeux géopolitiques du GdG, cette région est la mamelle nourricière du monde.

L'une des causes du sous-développement, c'est le manque d'intégration régionale.

Un commerce intra et interrégional insignifiant.

A l'issue de la colonisation, Le GdG dont la plupart des pays constituaient l'AOF et l'AEF, comme nous l'avons vu supra, a été fragmenté en 24 pays séparés par de nombreuses frontières.

En 1992 avec le phénomène de mondialisation, les régions ont commencé à multiplier les actions de regroupement pour former des zones de libre-échange. Les deux principales communautés qui forment le GdG ; la CEDEAO en Afrique de l'ouest et la CEEAC en Afrique centrale peinent à briser les frontières intra et intercommunautaires pour former une entité unique soudée, intégrée, à même de faire face aux multinationales.

Selon les statistiques de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), le GdG ne représentait de 2013 que 1,7% du commerce mondial, et seulement 0,1% de la production manufacturière mondiale avec 300 milliards de dollars d'échanges commerciaux. Le commerce intra-régional était de 5% tandis que 68,4% du commerce européen se faisait entre pays européens, et 56,7% des échanges asiatiques entre pays de l'Asie.

En somme, moins de 10% des biens et services produits restent sur le continent. 90% de la production des Pays du GdG est exportée, principalement vers l'UE (35,9%) et l'Asie (30,4%).

A titre d'illustration, Les médicaments ou la sardine en conserve fabriqués dans l'Union du Maghreb Arabe (UMA) destinés au marché subsaharien transitent par l'Europe pour atteindre le GdG.

Certes les processus des intégrations intra-régionales ont connu des avancées notoires depuis ces dix dernières années. Ainsi, la CEDEAO pionnière de ce concept, a mis sur pied un corpus textuel qui permet la libre circulation des populations d'un pays à l'autre depuis plusieurs années. Mais l'application effective desdits textes pose souvent problème au niveau des États membres.

Quant à la CEEAC, l'autre région constitutive du GdG, nonobstant les efforts fournis notamment au niveau de la CEMAC qui a finalisé la libre circulation des personnes et des biens en Octobre 2016 dans cette sous sous-région de la CEEAC après 45 ans de débats, il y'a lieu de relever que de nombreux défis restent encore à relever pour atteindre un niveau appréciable d'intégration régionale en Afrique centrale (CEEAC). Notamment ceux des échanges commerciaux en priorité avec les pays de la région conformément à l'esprit de l'Union africaine pour booster l'économie et le développement régional.

Nous estimons qu'il existe un outil capable de faciliter cette intégration : C'est outil, c'est la Marine nationale.

Dans la première moitié de la période post coloniale, les Etats du GdG ont négligé le développement de leurs Marines nationales. La conséquence est sans appel: le pillage de leurs ressources halieutiques et minérales en ZEE pendant plus d'un quart de siècle.

C'est entre autres l'une des raisons qui justifient que le défi historique de développement des pays de cette espace n'a jamais été atteint jusqu'à nos jours en dépit de ses énormes potentiels...

Selon le concept d'approche globale, il n'y pas de développement sans sécurité. Relever le défi de développement tant recherché revient à passer de l'économie de rente à l'économie de marché. Il s'agit de franchir une étape pour passer à l'industrialisation du GdG. Ce passage en force au moins au stade de pays en voie de développement peut être accompagné par une montée en puissance des Marines nationale, pourvoyeuses de la sécurité d'accompagnement, juxtaposé à l'accélération de la double intégration régionale (intégration intra et inter régionale).

Des marines nationales bien équipées et bien entraînées avec des unités navigantes capables de contrôler les approches maritimes, des fusiliers marins stationnés sur les côtes sont nécessaires pour la sécurité et l'exploitation de ces multiples ressources afin de relancer la croissance des pays du GdG qui, jadis à 5% en l'an 2000, a été ralentie par la crise mondiale de 2008.

Section 2 : Défi sécuritaire contre les menaces maritimes multiformes.

Le GdG est demeuré relativement calme depuis les indépendances des Etats côtiers. Mais depuis l'an 2000, la découvertes de nouvelles richesses naturelles, notamment les réserves d'hydrocarbures, a changé la donne. Les attentats du 11 septembre 2001 ont accéléré la recrudescence de nouvelles menaces maritimes, dites asymétriques au fur et à mesure de l'augmentation du trafic maritime local du fait de la mondialisation des échanges (10% annuel depuis 1995).

Le GdG dans son espace maritime est confronté aux menaces diverses et variées dont notamment la piraterie et le terrorisme maritime, la pêche INN ou pêche non durable, et l'amenace contre la pollution.

Piraterie - Terrorisme maritime - Trafics illicites de tous genres

La piraterie maritime existe dans le GdG bien avant les indépendances mais à un degré acceptable. Mais depuis l'avènement de la mondialisation caractérisée en tre autre par l'augmentation considérable du flux maritime, l'on y assiste la recrudescence d'actes de piraterie, voire de terrorisme de tous genres allant du brigandage, des prises d'otages, de l'attaque des plates formes pétrolières offshore... Pire, le GdG est devenu depuis quelques temps, une zone de transit attrayante vers l'Europe par voie maritime des narcotrafiquants sud-américains.

Selon le Centre d'Etudes Stratégique d'Afrique (CESA), le GdG a surclassé en 2002, le golfe d'Aden tristement célèbre pour ses actes de piraterie en haute mer, pour devenir la région du monde où les attaques de pirates signalées étaient les plus nombreuses du fait de la présence limitée des forces navales dans cette région à cette période.

De l'exploitation du renseignement maritime de certains pays de la région (Cameroun, Nigéria, Benin, Guinée), il ressort que les secteurs touchés concernent surtout les zones de mouillages et pétrolifères situées au Nigéria, au Cameroun ou au Benin, les approches des ports de Bonny et de Lagos au Nigéria, de Cotonou au Bénin, de Lomé au Togo, de Tema au Ghana et d'Abidjan en Côte d'Ivoire.

Ainsi entre 2002 et 2009, le Cameroun, La Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Príncipe et le Nigéria ont enregistré les statistiques (**sources : Cameroon Navy**) alarmantes ci-après dans leurs eaux territoriales et ZEE.

- 28 sept 2008: Attaques simultanées de trois banques de Limbé.
- 31 oct 2008: Prise d'otage sur le Bourbon Sagitta
- 12 Janvier 2009: attaque du chalutier OLUKUN 1 aux environs du champ pétrolifère Nord

- 26 Janvier 2009: attaque du Supply GULF FLEET 133 (aux environs du champ pétrolifère Nord)
- 27 Janvier 2009 : attaque du chalutier KULACK (aux environs du champ pétrolifère Nord)
- **17 février 2009 : Attaque présidence Guinée Equatoriale**
- 14 Mars 2009 : prise d'otages expatriés à bord du SIL TIDE
- 20 Avril 2009: attaque du chalutier ROSE 3 (aux environs du champ pétrolifère Nord)
- 09 Juin 2009: attaque du chalutier KELLY DANIEL au niveau de la bouée base
- 24 Février 2010: Attaque de 03 chalutiers au niveau du Rio Del Rey.
- 01 Février 2010 : Attaque 21° BAFUMAR à Ekondo-Titi 01 mort et 01 blessé.
- 07 Février 2010 : Attaque du Poste de Gend. de Bonjo à Bakassi 02 morts et 10 otages.
- 27 Février 2010 : Attaque du village KANGUE 02 otages
- 29 Mars 2010: Attaque de la Brigade de BAMUSO avec prise d'otages.
- 17 Mai 2010: Attaque de deux navires
- 25 Juillet 2010: Attaque de 02 chalutiers OLOKUN4, KULAK7 au niveau du CAP DEBUNDSCHA
- 12 Septembre 2010 : Attaque de 02 navires (SALMA ET AMERIGO VESPUCI) bouée base chenal du Wouri
- 16 Novembre 2010 : Attaque du Surfer de sécurité MOUNGO7 site Moundi (05 morts)
- 18 Mars 2011: Attaque d'ECOBANK à BONABERI 05 morts et 07 blessés.

La figure 13 ci-dessous montre une représentation schématique de ces zones particulièrement vulnérables car elles sont des zones d'attente de navires marchands avant la programmation de l'entrée aux différents ports souvent limités en capacité d'accueil.

La situation n'est pas avantageuse quand on sait que les Etats côtiers n'ont pas de moyens efficaces de contrôle et de protection de ces navires commerciaux en phase d'attente.

Une étude menée par la marine nationale camerounaise sur la base d'un retour d'expérience, des statistiques et des pirates capturés, permet de classer la menace pirate dans le GdG selon les finalités.

Typologie de la menace

On distingue trois formes essentielles de piraterie dans le GdG : la piraterie alimentaire, le brigandage ou le grand banditisme, la piraterie politico – terroriste, ainsi que La piraterie économique.

- **La piraterie alimentaire (40 %) :**

Elle est caractérisée notamment par les actes de contrebande (trafic de pétrole, de drogue, d'armes), de prises d'otages ou de capture de navires pour réclamer la rançon.

L'on peut citer le cas de la prise d'otage sur le navire de transport de personnel dénommé « Bourbon Sagitta » de de la Société française TOTAL dans les eaux camerounaise le 31 octobre 2008, et donc la libération s'est faite contre le payement de rançon.

Dans certains cas le navire est carrément capturé et détournés vers les eaux lacustres d'un autre pays où les frontières sont poreuses et non contrôlées. La rançon est sont par la suite réclamée par les médias.

Selon les statistiques du BMI, 1.871 marins ont été victimes d'attaques et 279 ont été pris en otages dans l'espace maritime du GdG en 2013 (figure 14)⁹.

- **Le brigandage ou grand banditisme (40%)**

Il s'agit du crimes maritime organisé, des groupes de gang ou de narcotraficants ou de trafiquants d'armes qui abordent les navires vulnérables pour voler leurs cargaison ou tout type de matériel qu'ils trouvent à bord avec la complicité d'une partie de ce réseaux mafieux à terre, notamment sur les littoraux.

Les principales cibles sont les chalutiers (vols de poisson pour la revente locale), les bateaux de transport de marchandises mais surtout les tankers et navires de ravitaillement offshore ou tout navire transportant le pétrole. C'est que l'on appelle vol par soutage, avec parfois la complicité des équipages des installations offshore et des réseaux tapis dans l'ombre à terre qui font de la recèle et de la vente illicite de pétrole.

A titre d'illustration, l'on peut citer l'arrestation en mars 2014, de deux employés britanniques d'une société de sécurité maritime basée au Royaume-Uni avec douze Nigériens pour avoir essayé de décharger du pétrole brut d'un navire qui avait lui-même été saisi pour avoir volé du pétrole. Selon le ministère du pétrole du Nigéria, les pertes dues au vol de pétrole pour le Nigéria se situent entre 40.000 et 100.000 barils par jour entre 2002 et 2013.

- **La piraterie politico – terroriste (15%)**

Ce sont des actes hybrides. Un genre ambigu situé entre la piraterie et le terrorisme maritime. Il s'agit d'acteurs non étatiques revendiquant l'appartenance à des milices ou entités sécessionnistes. On peut citer les Bakassi Freedom Fighters (BFF). Ces derniers réclament l'indépendance de la péninsule de Bakassi ayant fait l'objet d'un conflit entre le Cameroun et le Nigéria qui s'est soldé par l'arrêt de la cour International de Justice (CIJ) de la Haye, le 10 octobre 2002 en reconnaissant la souveraineté du Cameroun sur la péninsule de Bakassi.

Il peut aussi citer le Mouvement d'Emancipation du Delta du Niger (MEND) qui terrorise les gens de mers. Lourdemment armés et puissamment motorisés, ils n'hésitent pas à ouvrir le feu sur un bâtiment de commerce croisant dans baie de Biafra, voire sur les navires de de la Marine nigériane ou camerounaise avec une résistance farouche.

Ainsi, en avril 2013, deux membres d'équipage ont été tués après l'abordage du SP Brussels par un groupe du MEND au large du Nigéria.

- **La piraterie économique (5%)**

Il s'agit d'une stratégie mafieuse mettant en œuvre des gangs locaux, des éléments corrompus de l'industrie pétrolière, des organismes chargés de la sécurité, et des réseaux criminels en cols blancs résidents en Europe ou en Asie. L'objet est de créer des conditions d'insécurité sur le trafic maritime du GdG pour faire grimper les prix des assurances maritimes des navires commerciaux à destination de cette région.

Des deal sont faits avec des gangs locaux existants ou des groupes de gangs sont fabriqués, financés, équipés et renseigné pour attaquer des Navires marchands préalablement choisis.

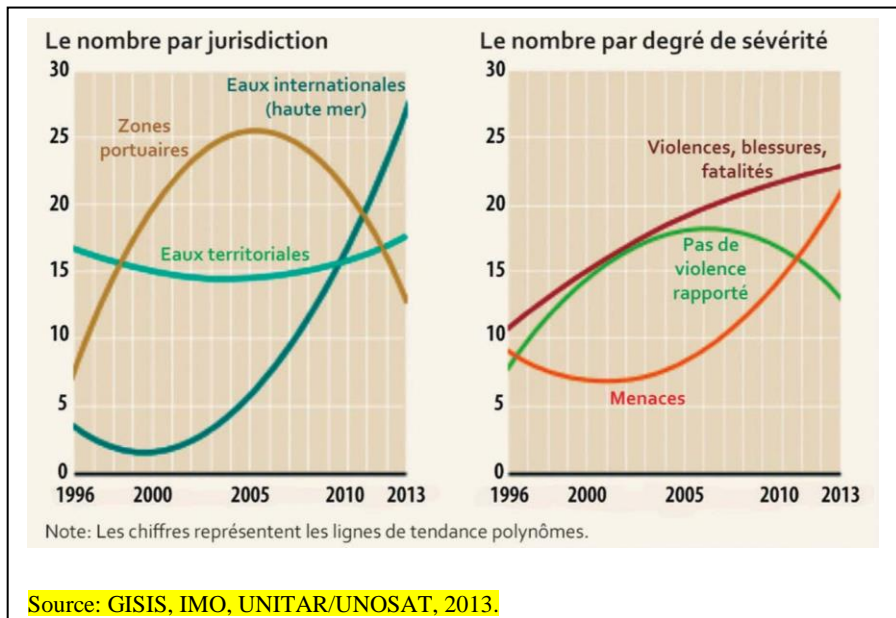
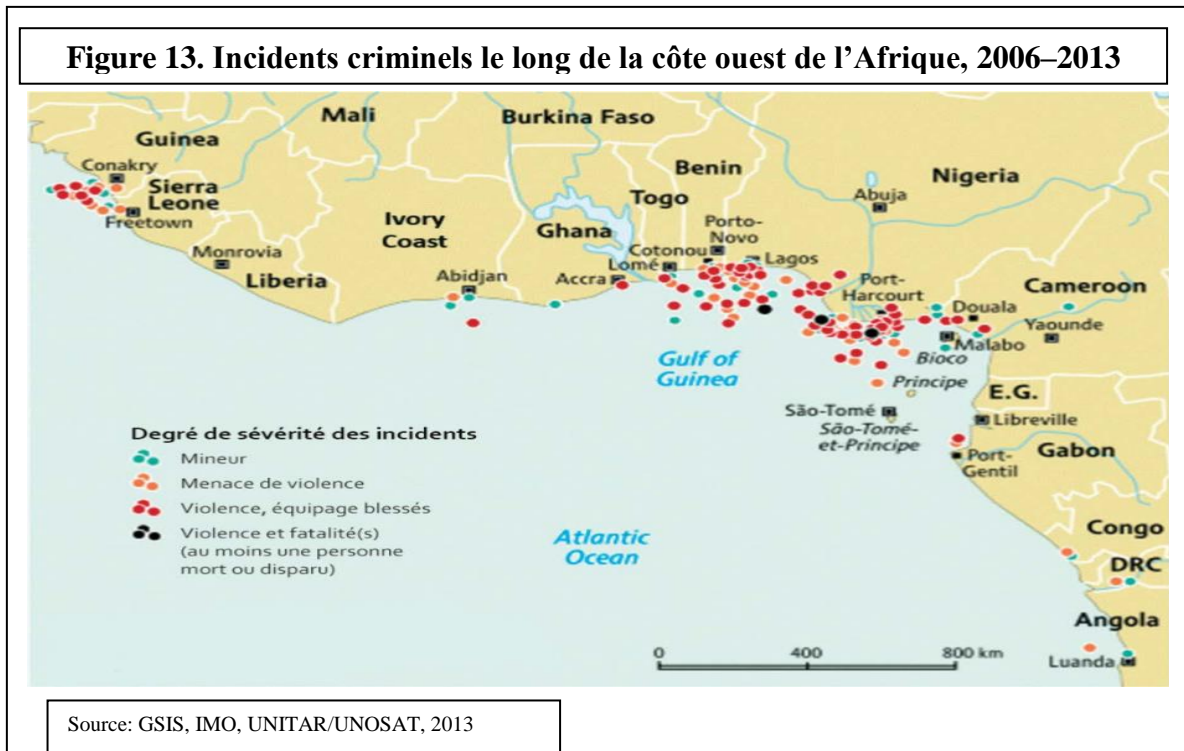


Figure 13.
Évolution des
types d'attaques
dans le golfe du
Guinée

Les conséquences sur l'économie de la région sont désastreuses. En 2013, la majeure partie du commerce du Royaume-Uni passant dans cette région, estimé à **10,2 milliards de dollars**, a été déclaré comme étant exposé à des risques pirates.

L'augmentation des risques d'attaque de navires, a fait flambée les coûts d'assurance poussant les compagnies à assumer des charges supplémentaires pour sécuriser leurs navires.

Au bilan, le GdG a totalisé dans entre 2002 et 2012, des pertes annuelles liées à la recrudescence de la piraterie et terrorisme maritime comprises entre 565 millions à 2 milliards de dollars selon le Bureau Maritime International (BMI).

La menace à la sécurité alimentaire : Pêche non durable ou Pêche INN (illégal, non déclarée et non règlementée)

Comme il a été signalé en introduction, l'humanité s'achemine vers l'insuffisance voire la pénurie des ressources car la démographie mondiale est en pleine croissance depuis un demi-siècle tandis que les ressources globales apparaissent figées. De plus, le réchauffement climatique produit des gaz à effets de serre qui détruit la couche d'ozone protectrice de l'environnement. A cause de la sécheresse engendrée, l'on dénonce l'état de famine dans plusieurs régions du monde du fait de la baisse des récoltes (agricoles).

Par conséquent, les populations ont tendance à se retourner davantage vers les mers à la conquête des ressources halieutiques tandis que les entreprises internationales de pêche ciblent les zones poissonneuses du monde pour multiplier leurs cargaisons de manière à répondre à la demande de plus en plus croissante. Ce déferlement, s'il n'est pas contrôlé peut engendrer un épuisement rapide, voire une destruction pure et simple de la biodiversité marine.

Ce problème est préoccupant aujourd'hui dans l'espace maritime du Golfe de Guinée, véritable cible d'entreprises de pêches étrangères y pratiquant pour la plupart, la pêche non durable. Pourtant, avec plus de 8500 km de côte et une zone économique exclusive de près de 3.230.000 km² pour une population de 550 millions d'habitants donc plus de 70% dépendant des produits ou revenus de la mer, cette région a besoin de capitaliser l'exploitation de ses ressources halieutiques pour booster sa croissance.

Dans ce contexte, quelles peuvent être les réponses appropriées des Etats côtiers du Golfe de Guinée pour lutter efficacement contre la pêche non durable dans leur espace maritime ?

Les ressources halieutiques représentent l'un des enjeux majeurs actuels de la géopolitique maritime du Golfe de Guinée. Pour les préserver, la solution passe inévitablement par l'élaboration et l'adoption d'une stratégie régionale de lutte, adaptée à cet environnement ainsi qu'à l'ampleur de la menace.

Dès lors, la connaissance des enjeux et l'étude typologique de ce fléau dans les eaux du golfe de Guinée avec un focus sur le Cameroun, peut permettre de trouver les causes et conséquences du phénomène afin d'élaborer in fine, des solutions aptes à garantir les résultats satisfaisants.

Enjeux de la pêche dans le Golfe de Guinée

Les enjeux de la pêche sont immenses dans l'espace maritime du Golfe de Guinée, région à la fois riche et forte consommatrice de produits de mer.

D'abord on peut citer les enjeux sociaux : la préservation de la biodiversité marine permet d'assurer la sécurité alimentaire actuelle et future des populations, et partant éviter les troubles sociaux que pourrait engendrer la famine.

Ensuite, les enjeux environnementaux : du fait la continuité de l'environnement marin, les poissons pêchés dans une région du monde, peuvent s'être procurés dans une autre région.

A cet effet, Il est vital de s'assurer de la préservation des écosystèmes marins, voire, de la nature tout entière, qui est un bien commun de l'humanité.

Ainsi, les efforts des Etats du Golfe de Guinée en la matière pourraient les placer comme des interlocuteurs protecteurs des ressources vivantes de mers. Ce qui accroîtrait leur rayonnement sur la scène internationale.

Enfin les enjeux économiques : Le secteur de la pêche s'il est bien encadré peut booster la croissance économique des Etats côtiers du Golfe de Guinée et partant, favoriser leur marche vers l'émergence. Selon l'Union Africaine (UA), l'assainissement du secteur des pêches pourrait **générer un supplément d'un milliards de dollars par an pour l'économie des pays du Golfe de Guinée.**

Il est primordial de connaître les différents types de pêches qui y sont pratiqués.

Typologie de la pêche dans le Golfe de Guinée.

On y distingue deux principaux types de pêche : la artisanale ou piroguière, et la pêche industrielle (nationale et étrangère).

La pêche artisanale ou piroguière est une activité traditionnelle des populations riveraines, fondée sur des initiatives locales d'exploitation de ressources halieutiques aux fins de survie ou de production sociale à partir des ventes de produits de pêche.

La plupart des pirogues africaines pratiquant ce type de pêche, sont équipées de moteur hors-bord de 20 à 40 chevaux. D'autres évoluent sur le plan d'eau aux pagaies. Le matériel de capture est diversifié : on distingue les nylons (lignes), les fibres synthétiques, les filets maillants encerclant, les palangres de fond ...

La pêche artisanale est pratiquée dans la frange côtière sur tous produits de mer sans discernement d'espèces ni de tailles. Mais leurs proportions de capture demeurent raisonnables et le risque d'atteinte de certains espèces protégés telles que les requins est insignifiant compte tenu de leurs moyens limités. Elle constitue tout de même une préoccupation socio-économique du politique à la fois soucieux de la survie de ses populations et de la biodiversité marine.

Quant à la pêche industrielle, elle est l'œuvre d'entreprises de pêche nationales mais surtout étrangères. La plupart d'Etats côtiers se contentant du prélèvement des taxes issues des contrats avec celles-ci.

Les quantités de capture d'entreprises nationales sont dérisoires comparées à celles des entreprises de pêche étrangères. De plus, leurs captures sont revendues sur le territoire des pays côtiers concernés où les populations accusent une carence en produits de mer et sont obligées de se contenter du poisson congelé importé d'Asie.

En revanche, les chalutiers étrangers, pour la plupart d'origine asiatique, pratiquent une pêche excessive dans les eaux du Golfe de Guinée.

Selon l'organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), on dénombrait par an plus de 250 navires de pêche étrangers dans le Golfe de Guinée autour des années 1990.

Aujourd'hui ils sont plus d'un millier chaque année qui exploite abusivement les eaux de cette région d'Afrique subsaharienne très riche en poissons. Beaucoup d'entre eux sont en situation illégale et pratique la pêche non durable. Les infractions comprennent l'utilisation d'équipements de pêche interdits, la capture au-delà des limites autorisées (3 nautiques des côtes), la capture des espèces protégées, la pêche sans permis, la pêche dans les zones protégées...

Bien plus, certains navires bien que titulaires d'un permis de pêche, ne déclarent pas régulièrement leurs prises. Quand bien même d'autres le font, ils sous-estiment leurs prises réelles. C'est le cas de plusieurs navires de pêche chinois opérant dans le Golfe de Guinée.

Face à la timide tentative de répression des pouvoirs publics, ces pêcheurs étrangers, notamment ceux qui n'ont pas de permis, développent des tactiques de contournement de la réglementation. Ces derniers sous-traitent alors avec les petits pêcheurs artisanaux qui déchargent simplement leur poisson sur le navire étranger mouillé à distance de sécurité des côtes.

Causes et conséquences de la pêche non durable dans le Golfe de Guinée.

La pêche non durable dans le Golfe de Guinée est due d'une part à l'insuffisance des moyens de contrôle et de répression étatiques, d'autre part, à l'inefficacité des structures de surveillance du secteur de la pêche, et enfin dans une certaine mesure, aux éventuelles complicités entre les compagnies de pêche étrangères et certains acteurs du ministère des pêches. Le tout ajouté au manque de concertation ou de collaboration interrégionale.

La conséquence de cette surpêche INN est, la baisse nette de la biodiversité marine des eaux du Golfe de Guinée, le risque d'extinction de certaines espèces, voire la destruction de souches productives d'une ressource naturelle qui se veut pourtant renouvelable (économie bleue), ainsi que la baisse de la disponibilité de poisson sur les marchés locaux, aggravant de fait, la problématique régionale de la pauvreté et de la famine avec comme corollaire le ralentissement de la croissance économique.

Les rapports officiels montrent qu'environ 4 millions de tonnes de poissons sont récoltés chaque année dans les eaux du Golfe de Guinée depuis 2010 (Sources UA).

Projet de solutions pour lutter contre la pêche non durable dans le golfe de Guinée Cas du Cameroun

Plusieurs solutions sont envisageables :

Lutte contre la corruption

Il faut d'abord redoubler d'effort pour lutter contre la corruption en particulier dans le secteur de la pêche ainsi que les secteurs connexes. La délivrance des permis de pêche ne doit pas être l'affaire d'une seule structure mais devrait faire l'objet d'une commission nationale annuelle ad hoc, qui, entre autres mesures, auditionne au préalable le demandeur de licence sur son engagement à éviter la pêche non durable, assorti de dépôt de caution.

Renforcement des lois

Les Etats peuvent renforcer leurs corpus juridiques existant pour les rendre plus robustes de manière à dissuader aussi bien les contrevenants étrangers que les complices nationaux. Cette réglementation doit être par la suite suffisamment médiatisée afin de s'assurer que nul ne l'ignore.

A ces lois nationales, peuvent s'ajouter des réglementations supranationales adoptées au sein des différentes organisations régionales (CEDEAO, CEEAC, CGG) pour s'assurer de l'efficacité de la répression de ce phénomène dans chaque pays de la région.

De même, il faut une montée en puissance des Marines nationales des Etats de Golfe de Guinée en termes d'équipements de renseignement maritime, de contrôle et de patrouilles (radars côtiers, centre de surveillance côtière, avions de patrouilles maritimes, Navires..), pour la maîtrise de cet espace maritime. Cela doit s'inscrire dans la stratégie navale des Etats côtiers.

Cas du Cameroun

Depuis quelque temps, le Cameroun a pris cette menace en compte en recherchant d'abord la conquête de la maîtrise son espace maritime par la réalisation et la mise en œuvre de trois nouveaux patrouilleurs de haute mer (CNS La Sanaga – CNS Le Ntem – CNS Dipikar), ainsi que de quatre patrouilleurs côtiers. De plus, trois Centres Opérationnels de Surveillance Côtière (COSCO) ont été créés respectivement à Douala, Limbé, Kribi.

Ils seront couplés aux stations radars côtiers en cours d'installation. Un avion de patrouille maritime qui sera mis en œuvre par l'armée de l'air camerounaise est en projet. Bien plus, un Centre de Coordination de l'Action de l'Etat en Mer (CCAEM) a été mis sur pied à Douala pour coordonner l'action des intervenants en mer.

Dès lors, avec la mise en œuvre de ces moyens, l'on peut parler de l'effectivité de l'opérationnalisation de l'Action de l'Etat en Mer (AEM) dans les eaux camerounaise. Les résultats sont probants. En 2017, plusieurs chalutiers en flagrance de pêche non durable dans les eaux territoriales camerounaises ont été arraisonnés et confiés à la justice.

D'autre part la Marine camerounaise saisit l'opportunité qu'offrent les escales de navires de la marine nationale française au Cameroun dans le cadre de la mission Corymbe, pour s'entraîner avec elle sur les opérations de police des pêches.

Enfin, le CCAEM, met à contribution les gens de mer, notamment les pêcheurs artisanaux pour le recueil du renseignement maritime relatif aux pêcheurs véreux pratiquant la pêche non durable. En retour, des avantages leur sont octroyés comme motivation en terme de primes ou de don d'une partie de cargaisons de pêche illicite saisie.

Quoiqu'il en soit, beaucoup d'effort reste à faire pour quadriller la mer à plein temps tout en assurant les relèves. D'où l'idée de la mutualisation des moyens dans le sillage du processus de Yaoundé.

Mutualisation des moyens.

Depuis 2013 avec le processus de Yaoundé, le Golfe de Guinée est divisé en cinq zones de surveillance maritime pour la lutte contre le terroriste et la piraterie maritime à travers les résolutions 2018 et 2039 des Nations Unies. Désormais un navire traversant le Golfe de Guinée est obligé de mettre son AIS (Automatic Identification System) en marche au risque d'être considéré comme un navire suspect. Celui-ci est de fait pris en compte et traqué par les structures de surveillance et de coordination du Centre Interrégional de Coordination (CIC) dont le siège est à Yaoundé au Cameroun, avec partage d'information via le réseau maritime APAN (All Partners Acces Network).

Les Etats du Golfe de Guinée peuvent faire évoluer cette structure pour la mettre à contribution à la lutte contre la pêche non durable. Ainsi, l'on pourrait également obliger les navires de pêches entrant dans le Golfe de Guinée à s'équiper du « Vessel Identification System » (VIS) de manière à pouvoir les géolocaliser à tout moment, et assurer le tracking car le VIS est obligatoirement fonctionnel à plein temps contrairement à l'AIS dont la mise en marche dépend du commandant de bord.

Les Etats pourraient alors mettre ensemble leurs moyens navals et de recueil de renseignement en interopérabilité dans les différentes zones citées supra pour affronter cette menace à la sécurité alimentaire.

En conclusion en prenant en compte cet essai de solution qui se résume globalement à la recherche de mutualisation des moyens dans « un concept d'action des Etats en mer interrégional » juxtaposé à l'adoption de corpus juridiques nationaux et régionaux conséquents, ainsi qu'au renforcement de la coopération avec les Marines nationales étrangères amies, les Etats du golfe de Guinée pourront à moyen terme décourager les chalutiers qui pratiquent la pêche non durable dans la mer du golfe de Guinée.

Fig 14. Quelques moyens navals de la Marine nationale camerounaise dédiés à l'Action de l'Etat en mer (Notamment la police des pêches). *Source. facebook :Cameroon navy*



CNS LA SANAGA



CNS DIPIKAR

Fig 15. Arraisionnement d'un chalutier en flagrant délit de pêche illicite en zone interdite le jeudi 08 septembre 2016 par la Marine nationale Camerounaise. *Source. facebook :Cameroon navy*



Les tableaux ci-après illustrent d'une part les pourcentages de production de la pêche en Afrique de l'Ouest en 1987 (Fig 16), d'autre part, la production et le potentiel de la pêche artisanale maritime dans l'ensemble du Golfe de Guinée comparée aux autres formes de pêches maritimes entre 1984 et 1987. (Fig 17).

Fig : 16 Production halieutique en Afrique de l'Ouest en 1987		
Type de pêche	Production (Tonne/an)	Pourcentage
Pêche maritime industrielle étrangère	1 350 000	36 %
--- ---- artisanale	1 200 000	32 %
---- ---- industrielle nationale	450 000	12 %
Total pêche maritime	3 000 000	80 %
Pêche continentale (artisanale)	500 000	20 %
Total Pêche en Afrique de l'Ouest	6 500 000	

Fig 17 : PRODUCTION ET POTENTIEL DE LA PECHE ARTISANALE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE COMPAREE AUX AUTRES FORMES DE PECHEES MARITIMES

Sources : Stromme 1984 (potentiel baliste) ; Fontana et al., 1989

Art.: artisanale, Indus.: industrielle, Nat.: nationale, Etrang.: Etrangère, Thon. : pêche thonière

PAYS	PRODUCTION					POTENTIEL	
	Art. Nat. (1)	Ind. Nat.(1)	Ind. Etrang.(3)	Total (1+2+3)	Thon. ZEE	Total	Baliste
Sénégal	206	54	7	267	17	400	20
Cap-Vert	7	2	1	10	6	11	0
Gambie	7	2	11	20	3	45	0
Guinée Bissau	2	0	125	127	3	550	200
Guinée	30	3	162	195	4	470	100
Sierra Léone	35	12	116	163	2	190	25
Liberia	2	5	0	7	4	42	0
Côte-d'Ivoire	34	42	0	76	7	75	50
Ghana	262	35	0	297	8	367	70
Togo	10	0	0	10	1	10	0
Benin	7	1	0	8	1	4	0
Nigéria	159	24	0	183	1	60	0
Cameroun	43	13	0	56	0		0
Sao Tomé et P.	1	0	2	3	0		0
Guinée Equato.	2	0	0	2	10	3	0
Gabon	3	6	0	9	14	25	0
Congo	6	7	0	13	3	25	0
Total	816	206	424	1446	84	2347	465

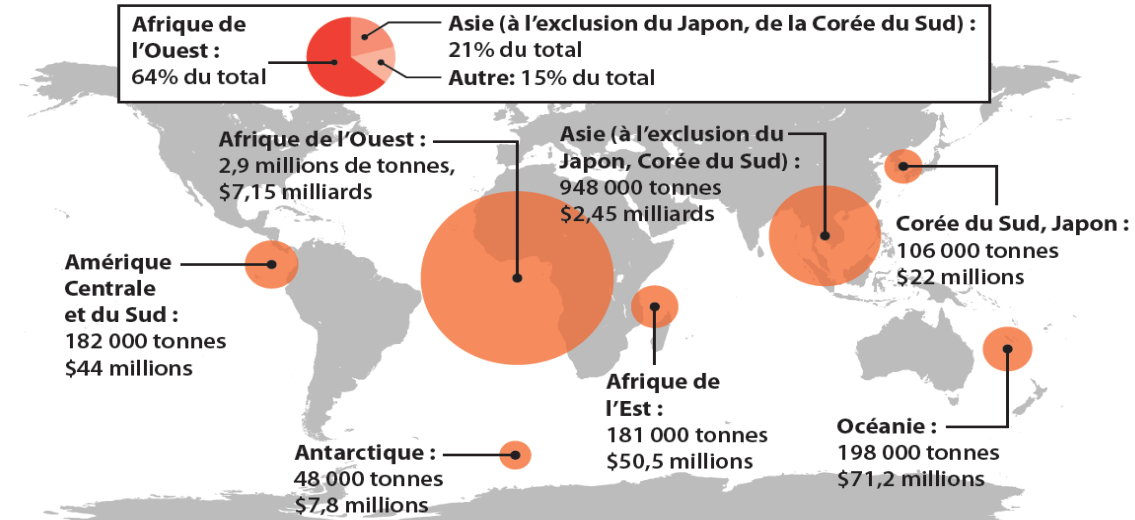
Fig 15 : Un Chalutier en flagrant délit de pêche non durable au large du Libéria¹⁰



11

OÙ LES BATEAUX CHINOIS PÊCHENT

Estimation des prises annuelles moyennes par région, en tonnes métriques, 2001 - 2011



10 et 11. Source : Centre d'Etudes Stratégique d'Afrique (CESA).

Le large de la sous zone F « Libéria-Siera léone-Guinée » est la partie du GdG la plus vulnérable à la pêche non durable.

Section 3 : Défis capacitaires des Marines Nationales (Format d'armée- Evolution des Equipements et des Ressources humaines).

L'étude historique développée plus haut a présenté des Marines restées longtemps embryonnaires et sous-standard depuis les indépendances. Après les attentats du 11 septembre 2001, le Conseil de sécurité adopta à l'unanimité sous le chapitre VII, la résolution 1373 (2001), contraignant les États-membres à prendre toutes les mesures nécessaires pour lutter contre le terrorisme ainsi que le contrôle des frontières.

Dans la même période, La montée de la piraterie maritime oblige les Etats du GdG à planifier la montée en puissance de leurs Marines. Bien plus la découverte de nouvelles ressources naturelles a poussé les grandes puissances demandeuses à accentuer la coopération militaire pour booster les capacités et les aptitudes de ces Marines en vue de surveiller leurs ZEE. La figure 16 ci-dessous présente l'état des lieux actuel.

Fig 16 : Etats de modernisation capacitaire des des Marines Nationales du GdG au 31/12/2016¹²

Pays	Budget de la Défense	MARINES NATIONALES			
		Effectif	Equipements a- Frégate b- Patrouilleur c- Vedette d- Amphibie e- Avion de patrouille	Atouts principaux	Faiblesses majeures
CEEAC					
ANGOLA	4,43 milliards de \$	1000	b : 17 c : 14 d : 3 e : 3	Bonnes capacités et Aptitudes OPS	-Risque de difficultés financières -Pensée stratégique confuse -Doctrines militaires dépassées.
RDC	738 Millions De \$	6700	c : 16	-Ebauche d'une pensée stratégique portée par des observateurs non gouvernementaux. - Effectifs importants -Aptitudes OPS correctes pour quelques unités.	- Entités insurrectionnelles - difficultés à réformer le secteur de sécurité -chaîne de commandement médiocre - corruption -Doctrines militaires confuses -Entraînement de médiocre à mauvais -Cohésion médiocre
CONGO	150 millions de \$	800	b : 3 c : 4	Effort de modernisation	-Corruption endémique dans le domaine de la Défense et clientélisme. Entraînement médiocre
GABON	201 millions de \$	500	b : 4 c : 9 d : 14	Effort de modernisation	-Baisse de moyens financiers - Corruption endémique dans le domaine de la Défense et clientélisme. -Entraînement inégal
GUINEE EQUATO		100	b : 1 c : 8 d : 1	-Effort de Modernisation petites capacités navales	-Manque de moyens financiers -Entraînements médiocres -Faibles effectifs.
CAMEROUN	500 millions de \$	7000	b : 7 c : 10 d : 4 e : 1	-Pensée stratégique -Ebauche de doctrine militaire -Entraînement correct voire excellent - Modernisation, professionnalisation et rajeunissement - Bonne capacités navales adaptées	-Implication de l'armée dans l'économie du pays.
SAO TOME Et PRINCIPE					

Pays	Budget De la défense	MARINES NATIONALES			
		Effectif	Equipements a-Frégate b-Patrouilleur c-Vedette d-Amphibie e-Avion de patrouille	Atouts Principaux	Faiblesses majeures
CEDAO					
NIGERIA	2,1 milliards de \$	8000	a :1 b :8 c :53 d :20	-Développement d'une pensée stratégique. -Ebauche d'une doctrine militaire. -Effectifs importants. -Effort de modernisation.	-Corruption endémique au sein des Forces. -Brutalité des Forces militaires. -Entraînement inégal.
BENIN	97 Millions de \$	500	c : 5	-volonté de lutter contre la corruption dans la Défense Quelques unités entraînées. -Modeste efforts de modernisation	-Manque de moyens financiers. -Entraînement inégal - Carence dan lutte contre la piraterie maritime.
TOGO	71 Millions de \$	200	C : 7	-Ebauche de pensée stratégique -Entraînement correct pour certaines unités. Efforts de modernisation	-Manque de moyens financiers. - capacités navales insuffisantes
GHANA	247 Millions de \$	2000	b:12 c :2 d :1	-Entrainement excellent - Modernisation	-Capacités navales adaptés
COTE D'IVOIRE	846 Millions de \$	2000	c : 6 d :4	-Volonté de lutter contre la corruption dans la Défense. -Ebauche d'une doctrine militaire. - Entraînement de certaines unités correct	-Entraînement inégal -Cohésion fragile - Esprit subversif. -Capacité navale inusuffisantes.

Pays	Budget De la défense	MARINES NATIONALES			
		Effectif	Equipe-ments a-Frégate b-Patrouilleur c-Vedette d-Amphibie e-Avion de patrouille	Atouts principaux	Faiblesses majeures
CEDEAO					
LIBERIA	11 millions de \$		04 Embarcations	Aucun	-Manque de moyens financiers. -Corruption dans la Défense. -Entraînement médiocre.
SIERRA LEONE	13 Millions de \$		c :2 d :1	Aucun	-Manque de moyens financiers. -Corruption dans la Défense. -Entraînement médiocre à mauvais.
GUINEE CONAKRY	188,6 Millions de \$	400	c :4	-Volonté politique de réformer.	-Manque de moyens financiers. -Corruption dans la Défense. -Entraînement médiocre. -Effectifs d'officiers pléthoriques.
GUINEE BISSAU	26 millions	350		Aucun	-Manque de moyens financiers. -Corruption dans la Défense. -Entraînement médiocre. -Cohésion médiocre.
SENEGAL	250,6 millions	2000	b : 7 c :10 d :9	-Pensée stratégique - Doctrine militaire -Entraînement correct. -Modernisation.	
GAMBIE	12 Millions De \$	125	Embarcations : 09	-Aide étrangère.	-Manque de moyens financiers. -capacité navales insuffisantes -Entraînement médiocre.
CAP VERT	10 Millions De \$	200	b :2 c :3	Modeste capacité de patrouille maritime.	Manque de moyens financiers. -capacité navales insuffisantes au regard de l'archipel. -Entraînement médiocre.

12. Sources : Les Forces armées africaines de Laurent TOUCHARD

Globalement, l'on peut remarquer que les politiques de sécurité Défense, les lois de programmation militaires (LPM) les formats d'armée et les doctrines sont en perpétuelle évolution.

Fig 17 : Un patrouilleur de haute mer de la Marine camerounaise (CNS LE NTEM)



13. Sources : Facebook. Cameroon navy

PARTIE II : DES STRATEGIES MARITIMES INTEGRALES ET INTEGREES

Il a fallu un certain temps aux gouvernements de la région pour se rendre compte que leur absence du domaine maritime leur fait non seulement perdre des recettes incalculables, mais menace également la sécurité à terre, étant donné que **les côtes sont les points de départ et de retour des auteurs d'activités criminelles en mer**. Dans la mesure où l'économie mondiale s'appuie sur des réseaux de transport maritime et d'approvisionnement énergétique de plus en plus interdépendants, les menaces maritimes dans le golfe de Guinée constituent un défi collectif pour toutes les parties prenantes de la région ainsi que sur le plan international.

La stratégie intégrale, ou stratégie nationale de sécurité, ou stratégie générale est l'équivalent de la grande stratégie de Lucien Poirier.

En effet, depuis 1945, La stratégie ne se situe plus uniquement dans la guerre. Celle-ci a plusieurs variantes, elle peut être militaire, maritime, navale, ou intégrale.

Pour le général Beaufre¹⁴, la stratégie intégrale ou totale est « *chargée de concevoir la conduite de la guerre totale. Son rôle est de définir la mission propre et la combinaison des diverses stratégies générales, politique, économique, diplomatique et militaire* » considérant à juste titre que la définition de la stratégie ait été trop liée à celle de guerre.

Lucien Poirier pour sa part, a proposé **le concept de stratégie intégrale** : « *Théorie et pratique de la manœuvre de l'ensemble des forces de toute nature, actuelles et potentielles, résultant de l'activité nationale, elle a pour but d'accomplir l'ensemble des fins définies par la politique générale* ». Elle se décompose en trois stratégies générales : économique, culturelle et militaire. Notons que ces trois stratégies générales correspondent à ce que certains politistes considèrent comme les trois articulations de la politique.

D'ailleurs, L'extension du concept de stratégie a été pressentie dès la fin du XIX^e siècle, notamment par l'amiral Mahan qui estimait que la stratégie navale était aussi nécessaire en temps de guerre qu'en temps de paix du fait des nécessités économiques.

14. Introduction de la stratégie aux éditions Domont. Paris

CHAPITRE I : DES POLITIQUES DE DEVELOPPEMENT DEPENDANTES DE L'ESPACE MARTIMES

La trajectoire historique des Pays du GdG montre que les plans de développement stratégique de nombreux pays de la région se sont appuyés et s'appuient encore sur un taux de 60 % de leurs recettes budgétaires provenant des matières premières dans la ZEE ainsi que du trafic maritime.

Ces facteurs marquants de l'évolution de la maritimisation des échanges et la dépendance des Etats de l'hinterland aux Etats côtiers limitrophes a poussé ces derniers à élaborer leurs stratégies maritimes générales autour de l'axe et pilier central de sécurité maritime qu'est **la Marine nationale**.

Section 1 : Evolution de la maritimisation des échanges dans le GdG.

La mondialisation a définitivement considéré la mer plus que jamais comme le moyen de transport de marchandises le plus utilisé au monde avec plus de 90 % d'échanges par voie maritime. Depuis 1992, le transport maritime a enregistré une croissance de **10%** par an jusqu'à l'année 2008, où il a connu la crise comme tous les autres secteurs.

Pour s'adapter à cette crise, les armateurs ont dû construire les bateaux de plus en plus en grands et endurants pour capitaliser leurs flottes lancées sur les grandes routes commerciales actuelles, c'est la politique de massification et de gigantisme favorisant la création de ports qui servent de plates-formes de distribution au trafic de conteneurs en pleine croissance.

L'on observe que les marchandises vont de l'Asie (Chine, Thaïlande, Indonésie, Malaisie, Bangladesh, Philippines, Japon...), vers les grands marchés de consommation que sont l'Amérique du nord et l'Europe et de l'Afrique.

Avec près de 8500 kilomètres de côtes, le transit maritime à destination de l'Afrique de l'ouest et centrale est estimé à plus de 210 millions de tonnes de marchandises par an, soit plus d'un tiers du trafic maritime africain, soit une croissance moyenne d'environ 5% depuis quelques années, selon le BMI.

Le groupe DELMAS-CMA CGM est le principal transporteur à destination de cette région. La grande fréquence du flux de transport vers cette région s'explique aussi par le fait que l'économie des pays de la région est basée sur la rente. Il y a un double flux lié au transport des matières premières vers les industries des pays développées et le flux retour pour le ravitaillement de la zone après transformations de ces matières premières en produits manufacturés.

Ainsi, selon les statistiques du BMI le trafic conteneurisé du GdG est passé de 0,6% en 2003 à 0,85% en 2015. Près de 3 millions de conteneurs ont été acheminés vers le GdG pour l'année 2011. Les trafics vers les ports de Pointe-Noire, du nouveau port en eaux profonde de Kribi et d'Abidjan vont tripler au cours des dix prochaines années.

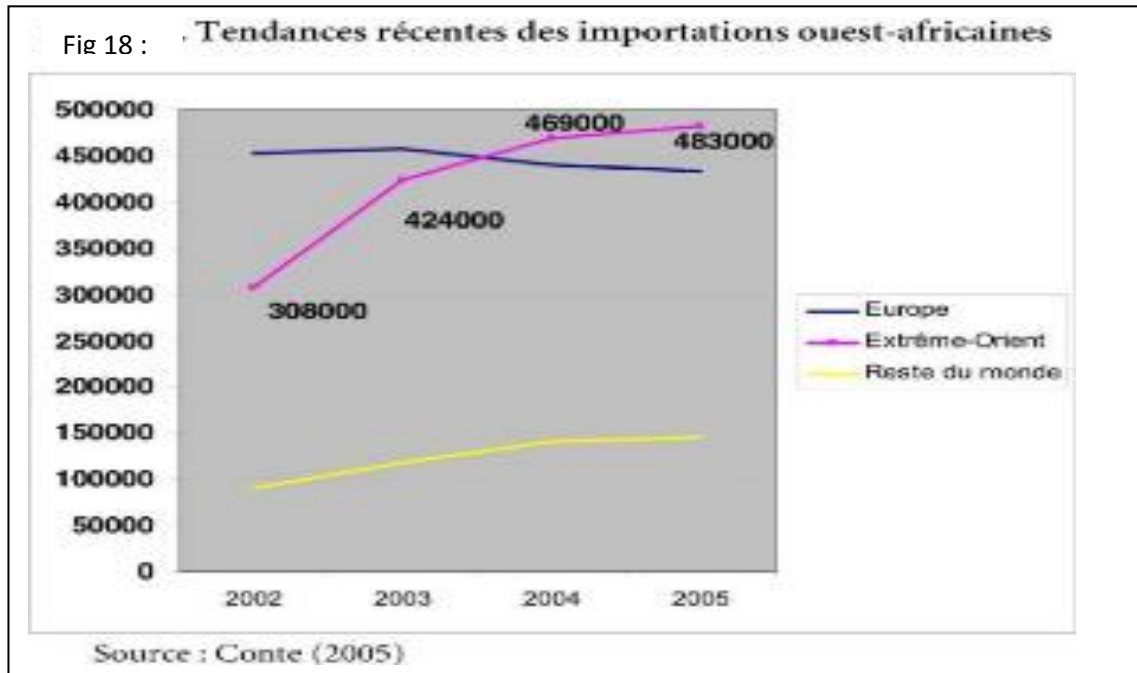
Avec son basculement vers l'Asie, l'on peut noter que la part de l'Afrique subsaharienne a même évolué plus rapidement comparé au reste du monde. Depuis 2005, les échanges des pays du GdG avec l'Asie (Chine, Inde, Japon...) dépassent leurs échanges avec l'Europe.

Par ailleurs, pour s'adapter au nouveau marché qu'offre le GdG, La chine est en compétition avec le groupe français Bolloré Africa Logistics opérant dans la sous-région depuis les indépendances pour des concessions de nouveaux terminaux portuaires et ferroviaires.

Au niveau des infrastructures portuaires, les Etats du GdG essaient de rattraper leur retard en construisant de nouveaux ports. Beaucoup d'Etats côtiers du GdG ont lancé de grands projets structurants avec la chine parmi lesquels l'infrastructuration portuaire.

Pour permettre la réalisation de ces infrastructure et consolider terminus de les routes maritimes à destination du GdG, les Marines nationales devront marquer leur présence en mer et ce, dans la durée.

La figure 18 ci-dessous montre la tendance récente des importations à destination du GdG et en provenance d'Asie, d'Europe ainsi que du reste du monde. L'on constate que depuis 2003, les importations en provenance d'Asie sont passées nettement devant celles en provenance d'Europe.



Section 2 : De la dépendance maritime – Etats de l'hinterland (Tchad – RCA- Niger – Burkina Faso – Mali).

Durant les années coloniales, l'arrière-pays de l'AOF et l'AEF était certes enclavé géographiquement mais pas politiquement. Les frontières étaient perméables car l'administration de ces espaces était centralisée sur le colonisateur. Les régions de l'intérieur telles que le Burkina Faso, le Mali et le Niger (Afrique de l'ouest) ; le Tchad, la RCA (Afrique centrale) rencontraient toutefois le problème de longueur des transports.

Après les indépendances en 1960 et l'éclatement de l'AOF et l'AEF, les cinq États indépendants supra se sont trouvés sans contact avec la mer. Du coup, leurs importations et exportations devaient dépendre entièrement des Etats côtiers limitrophes. **Entre États côtiers et États enclavés s'est alors créée une relation géopolitique.**

La difficile insertion des pays enclavés dans les échanges internationaux

Si certains pays ont véritablement profité de leur indépendance notamment par rapport aux échanges maritimes,

D'autres en revanche se sont retrouvés doublement dépendant ; géographiquement du fait de leur position interne loin des côtes et politiquement du fait de devoir négocier le trafic de leurs marchandises avec les Etats côtiers limitrophes.

D'où la précarité des Etats enclavés devant les Etats côtiers qui essayeront de tirer profit de leur position avantageuse en fixant les taxes des flux d'échange.

Mais les nations enclavées ont diversifié leurs voies d'approvisionnement pour éviter de dépendre d'un seul partenaire. Ainsi les marchandises du Mali, du Niger et du Burkina Faso transitent tantôt par voie ferrée, tantôt par voie routière.

Ainsi, le Burkina, à 1000 km de la côte, avec plus de 90 % de son commerce extérieur par voie maritime, utilise soit le port d'Abidjan (Côte-d'Ivoire), le port de Lomé (Togo), le port de Cotonou (Bénin) mais aussi les ports ghanéens de Takoradi et d'Accra pour le transit de ses conteneurs.

Avec 30 à 40 % des trafics d'importation vers ces pays enclavés, le port de Cotonou au Bénin est le port le plus sollicité car il est favorable à des échanges lourds et rapides que par exemple la liaison Lomé-Ouagadougou plus longue et accidentée. Il constitue un long couloir relativement facile à parcourir pour les destinations : Mali, Burkina Faso ou Niger. Il est considéré comme un port à vocation régionale.

De même, le Tchad et le RCA dépendent fortement des ports de Douala et de Kribi au Cameroun.

Cette dépendance géopolitique des Etats de l'hinterland a un corollaire lointain, celui de la dépendance à la sécurité maritime des Etats côtiers, donc de l'efficacité des Marines nationales de ces derniers. Dès lors, ces Marines nationales impacteront également par ricochet sur développement économique des Etats enclavés.

La stratégie gouvernementale de ces Etats sans ouverture sur la mer, peut par néanmoins prétendre « **disposer d'une Marine nationale imaginaire devant protéger un littoral fictif** ». De telles hypothèses leur permettront de contribuer aisément à la sécurité maritime de l'Etat côtier auquel il dépend.

Mais aussi de comprendre les taxes prélevées par l'Etat de transit ainsi que d'autres concessions géopolitiques que pourrait demander cet Etat. Le trafic maritime étant conditionné par le développement des Marines Nationales efficaces pour faire face aux menaces maritimes dans le GdG, en perpétuelle mutation

Section 3 : Les Marines nationales, piliers des politiques maritimes nationales depuis la mondialisation.

Il n'y a pas de développement sans sécurité. Toute politique générale en mer est conditionnée par la sécurité de l'espace maritime. 156 des 193 Etats du monde sont accessibles par la mer. La mer est un forum diplomatique. L'économie du GdG est tournée vers la mer.

Comwell déclarait au 17^{ème} siècle qu'« *un navire de guerre est le meilleur des ambassadeurs* ».

Il s'agit d'abord de s'assurer de la maîtrise de l'espace maritime à travers la mise sur pied d'une stratégie navale, avant de procéder à son exploitation par une stratégie maritime. Pour mieux appréhender l'importance de la Marine nationale dans ces deux stratégies, l'on peut se demander d'abord quelle différence y a t il entre stratégie navale et stratégie maritime ?

Selon le Professeur Martin Motte¹⁶, « *Pour jouir des enjeux de la mer, il faut en exercer la maîtrise, c'est à dire la liberté d'y transiter à son gré, et la possibilité d'empêcher les transits ennemi. La stratégie navale qui a été essentiellement théorisée par l'Amiral MAHAN dans les années 1890 concerne l'acquisition et la maîtrise de la mer...* ».

Quant à la stratégie maritime, elle concerne l'exploitation des mers après sa maîtrise par la Marine nationale sans laquelle il serait difficile de tirer profit des mers.

16. Directeur d'Etudes à l'EPHE et enseignant de stratégie à l'Ecole de Guerre, membre de l'Institut de Stratégie Comparée (ISC), auteur de plusieurs ouvrages dont « *La mesure de la Force- Traité de stratégie de l'Ecole de Guerre* » aux éditions Tallandier, 2018 ; *Approche de la Géopolitique*, codirection avec Hervé Coutau bégarie, Economica 2015 ; *De la guerre ? Clausewitz et la pensée stratégique contemporaine*, codirection avec Laure Bardiès, Economica 2008 ; *Une Education stratégique. La pensée navale française de la jeune Ecole en 1914*, Economica 2004, Grand prix 2005 de l'Academie de Marine

Après la mondialisation, les Etats du GdG ont compris la nécessité d'élaborer une stratégie maritime intégrale. Elle est gouvernementale, donc interministérielle, inter-organisation voire inter-agence. La mer est un morceau de territoire à part entière. Tous les départements ministériels y exercent de facto leurs attributions régaliennes.

A titre d'illustration, le tableau ci-après (Fig 18) présente quelques ministères camerounais et leurs domaines d'action en mer.

Fig 18 : Quelques Intervenants en mer : Cas du Cameroun	
MINISTERES	ACTIVITES EN MER
Défense	Coordination via La Marine nationale Diplomatie navale – projection d'influence
Transport	Régulation du transport maritime Projet de croisière dans la GdG
Administration Territoriale	Administration des espaces littoraux Sécurité des littoraux
Pêches	Contrôle des pêches Développement de la pêche industrielle
Mines	Gestion des exploitations offshore, des ressources minérales.
Finances (Douanes)	Collecte des taxes douanières et impôts Lutte contre la contrebande
Relations Extérieures	Diplomatie avec les usagers des pays étrangers en transit maritime ou en escale
Justice	Constat des infractions maritimes – arbitrage judiciaire Droit de la mer
Environnement	Contrôle de la protection de l'environnement sensibilisation
Sports	Gestion des sports nautiques et activités ludiques
Eau et Energie	Gestion de l'eau, des énergies renouvelables (Eolien – Solaire, hydrologie marine....)
Développement industriel et Commercial	Promotion de l'industrie maritime – économie bleue – Management du commerce international
Tourisme	Promotion et Gestion du tourisme maritime Projet de création des espaces balnéaires - de sites touristiques maritimes – de Navires touristiques (paquebots)

CHAPITRE II : LA MARCHÉ DES ETATS DU GOLFE DE GUINEE VERS L'EMERGENCE : CAS DU GABON ET DU CAMEROUN

Section 1 : Des grands projets étatiques intégrant dépendants de la mer

Il s'agit de la construction de certaines infrastructures essentielles des Etats du GdG caractéristiques de leur émergence. Les ponts, les ports, les autoroutes, les chemins de fer, les barrages, les centrales énergétiques...

La plupart des matériaux de construction sont acheminés par la mer et l'exploitation de ces infrastructures facilitera en priorité l'acheminement de marchandises issues du transport maritime vers l'arrière-pays, voire vers les pays de l'hinterland. Ce qui permettra le désengorgement rapide des terminaux portuaires.

Pour ces économies tous tributaires de la mer, l'action des Marines nationales demeure prépondérante.

En Afrique de l'Ouest : L'autoroute et le chemin de fer Trans-Ouest africain

Le commerce intra-africain ne représente qu'environ 10 % de la totalité des échanges extérieurs des pays du continent, le niveau le plus faible de toutes les régions du monde. Le problème vient du fait que les réseaux ferrés et routiers du continent ont été construits le plus souvent pour desservir les ports plutôt que relier les pays de la région. D'autre part, à cause des troubles sociaux, du mauvais état des réseaux routiers, de nombreux contrôles routiers et de l'insécurité, le coût des transports est élevé dans la région du GdG. On dénombre plus de cinq contrôles au Ghana, six au Bénin, six au Togo, et environ 20 au Nigéria. Les raisons avancées sont sécuritaires, bien que quelques fois, on note des abus d'autorités.

Ainsi, En 1990, les frais de transport d'un conteneur de 20 pieds du Ghana vers l'Angleterre s'élevaient à 1000 dollars contre 2300 dollars pour le transport du même conteneur par voie routière du Ghana au Togo, pays voisin.

Le lancement du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) en 2001 par l'UA, a fait avancé à 80% à nos jours, les travaux de l'autoroute côtière à six voies ouest-transafricaine longue de 4500 kilomètres, reliant Nouakchott (Mauritanie) à Lagos (Nigéria). Réseau routier destiné à renforcer les liens économiques et leurs échanges commerciaux entre Etats de la région.

Par ailleurs, il ya lieu de signaler la construction **d'un réseau de chemin de fer** à côté de la trajectoire de l'autoroute. Ce chemin de fer, assurera la connection des grands ports maritimes de l'Afrique de l'Ouest entre eux d'une part, mais aussi la liaison entre les ports et les Etats de l'hinterland d'autre part. La réalisation des ces infrastructures stratégiques s'inscrit dans le projet « Programme for Infrastructure Development in Africa » (PIDA) dont la vision est de provoquer le developpement du GdG en facilitant les connection de tous les Etats à la mer par création de réseaux routiers et ferroviaires.

Ce qui renvoie une fois de plus à la necessiter disposer de Marines nationales efficaces pour assurer la sûreté maritime des terminaux portuaires.

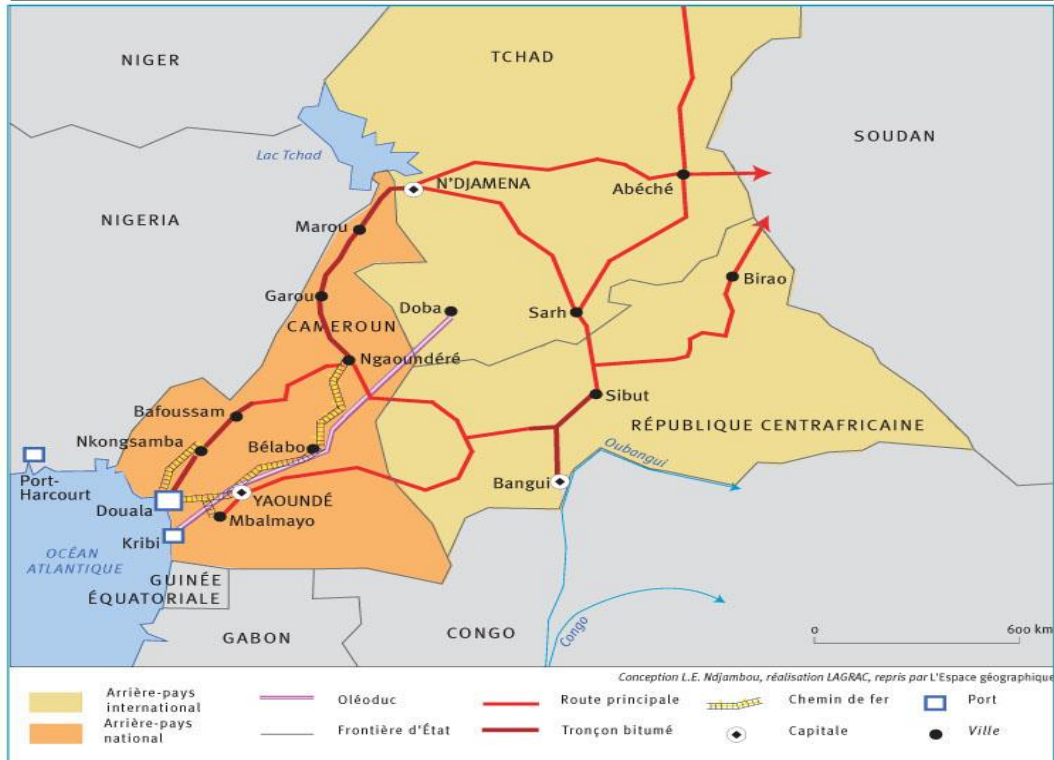
Ces projets sont par ailleurs de meilleurs exemples pour l'intégration régionale

En Afrique centrale : Cas du GABON et du CAMEROUN

Le Gabon a planifié son émergence à travers le lancement du Plan Stratégique Emergence Gabon 2025 (PSEG 2025). Ce plan prévoit entre autre ; la construction des barrages de Moyen-Ogoué et de grand Poubara, de la centrale thermique de Port-Gentil et de mandji, de l'extension du réseau de transport électrique, de la construction des routes PK12, PK15, des ponts, d'un port en eau profonde, du port de Lambaréné, de la modernisation du port d'Owendo....

Pour sa part, le Cameroun, poumons économique de la sous-région de l'Afrique centrale a déclenché sa marche vers l'émergence depuis 2011, et ce pour l'horizon 2035. Ainsi, le ministère de l'économie et de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT) du Cameroun prévoit sous l'initiative du président du Cameroun, la réalisation de certains projets structurants dits « **de grandes ambitions** » au profit d'abord du Cameroun, mais également par intégration, au profit de la région d'Afrique centrale. Les figures ci-après en illustrent quelques-uns.

**Fig 19 : Le pipeline Tchad- Cameroun (achevé)
L'autoroute Douala – Yaoundé – RCA (en cours)
Le chemin de fer Cameroun -Tchad (en projet)**



Sources : www.economiesafricaines.fr

Fig 20 : Le Barrage hydroélectrique de Memvélé
Source : Ministère de l'Economie et de la planification du territoire (Cameroun)



Fig 21 : Le barrage de Lom Pangar



Le Port en eau profonde de Kibi

Chantier prioritaire de l'émergence du Cameroun, Le Port autonome de Kribi inauguré le 10 mars 2018, est classé 3^{ème} après les ports de Tanger (Maroc) et Durban (Afrique du Sud). Par sa position centrale, il est appelé à devenir le port d'escale de la route maritime euro-asiatique via l'Afrique subsaharienne. C'est un des emblèmes de l'émergence du Cameroun qui va permettre l'augmentation du flux maritime en direction d'Afrique centrale.



L'on peut aisément noter que la réussite de ces projets tant du côté du Gabon que du Cameroun, dépend énormément de la mer. La sécurité maritime que doit assurer les Marines nationales de ces pays, est un facteur incontournable pour leur réalisation. La sécurité doit être garantie aussi bien en mer que dans les ports pour permettre l'approvisionnement de ses chantiers en matériaux de construction provenant pour la plupart de l'extérieur.

Cependant, l'augmentation du trafic maritime va aussi attirer davantage de pirates. Au demeurant, les marines nationales des Etats du GdG doivent également planifier leur émergence, de préférence cinq à sept ans avant l'émergence intégrale des pays.

Ce qui démontre une fois de plus le caractère global du développement avec un accent sur ligne sécuritaire.

Section 2 : De l'action interministérielle

L'interdépendance de l'environnement nationale, régional, inter-régionale voire international impose que toute action gouvernementale qui se veut efficace intègre l'approche globale. Le concept d'approche globale est une méthode élargie de recherche de solutions aux problèmes ou de planification de développement par une prise en compte de tous les grands domaines constitutifs d'un pays. Politiques, économiques, militaires, sociaux, infrastructureux, et informationnels. Ces domaines couvrent de facto, tous les ministères.

Dans la période immédiate ayant suivie les indépendances, les gouvernements des jeunes Etats étaient à la solde totale et systématiquement du président de la république. L'objectif de ce dernier était la conservation de son pouvoir par tous les moyens. Les jeunes armées étaient non au service de la Nation et du peuple, mais des armées de sauvegarde du pouvoir du prince. Les systèmes politiques étaient monopartites, l'élection présidentielle consistait à plébisciter le chef de l'Etat en poste, instrumentalisé pour la plupart des cas par l'ancienne puissance coloniale recherchant à conserver une main mise sur ses anciennes colonies ; encourageant ainsi des régimes dictatoriaux.

On peut citer le cas du maréchal Monbutu sese seko au Zaïre, de l'empereur Bokassa en RCA, de Léon Mba au Gabon, de Sèni Koundjé au Niger, de Moussa Traoré au Mali, du Général Eyadema au Togo... Des pays dirigés par des juntes. Une junte pouvait subir un complot et être renversée à tout moment par une autre faction de l'armée, soutenue ou pas par l'ancien colonisateur ou par l'auto émergence de factions internes.

Pour conserver le pouvoir et éviter toute possibilité de complot, la structure gouvernementale était cloisonnée. Chaque ministère rendant compte directement au chef de l'Etat. Il n'y avait pas de collaboration ministérielle horizontale, donc pas d'inter ministérialité.

Toute sollicitation horizontale devait remonter d'abord au président avant de redescendre au ministère sollicité. Une application excessive de Machiavel : « Diviser pour mieux régner ».

A partir des années 1991 à la fin de la guerre froide (fin des blocs) et le début de la mondialisation, le vent de démocratie poussé par la victoire de l'idéologie capitaliste sur le communisme souffla sur les pays du tiers africains. Les Etats monopartites d'Afrique subsaharienne devaient désormais se mettre à l'école de la démocratie avec tous ses corollaires : le multipartisme, l'acceptation de l'opposition, le respect du bien public, la tolérance, l'alternance, la transparence, le droit de grève, la liberté d'expression...

Cette période a été très difficile dans les pays d'Afrique noire. Les juntes reconverties en démocrates ne voulant point lâcher le pouvoir mais orchestrant des pseudo-démocraties et des élections truquées. Jusque-là, la collaboration ministérielle n'avait pas beaucoup évoluée. Il fallait attendre les années 2005 pour voir certains de ces pays poussés par la pression sociale et les institutions internationales mettre en place de vraies structures démocratiques. C'est le cas du Sénégal, du Ghana, du Nigéria, du Benin ; et plus récemment, du Mali, Niger, Burkina Faso, Libéria, Gabon, Cameroun et la Centrafrique.

Dès lors, le pouvoir élu se sentant de plus en plus rassuré par sa légitimité populaire, et poussé par les nécessités de développement économique dans un monde globalisé devait s'ouvrir à l'interministériel, l'inter-agence ou l'inter-service voire l'inter-organisation.

Le travail se voulant de plus en plus collaboratif et interdépendant. Ainsi l'on peut noter l'effectivité de la collaboration interministérielle dans la plupart des Etats du GdG depuis quelques temps. Celle-ci s'illustre à suffisance dans l'espace maritime de ces pays où le développement passe par la maîtrise d'abord de la mer, ensuite, des enjeux de la mer, donc de l'exploitation de la mer.

Les Ministères de la Défense à travers les Marines nationales ont très vite pris naturellement le leadership de la collaboration interministérielle en mer pour assurer le continuum de l'action gouvernementale dans l'espace maritime, en attendant la mise en place de structures civiles de coordination ad hoc. Par exemple, le ministère de finances peut solliciter naturellement et directement le ministère de la Défense pour diverses prestations aussi bien liées à la Formation qu'à la répression de la contrebande en mer.

C'est le cas actuellement du Cameroun où la Marine Nationale camerounaise vient de former un cuvé de 400 douaniers marins. De même le fruit de la collaboration Marine nationale et Douanes camerounaises s'est illustré en 2017 par la saisies en mer des marchandises

frauduleuses ou de contrebande par la Marine Nationale, estimées en terme de recettes douanières à 200 millions de FCFA (près de 305 milles euros) (Fig 23).

Cette collaboration se réplique par la suite à des échelons subordonnés. Ainsi le responsable du ministère des pêches au niveau local ou régionale, peut naturellement solliciter l'unité de la Marine la plus proche pour lui prêter main forte lors des contrôles de pêche ; La Marine nationale Camerounais a contribué en 2017 à la saisie de 200 tonnes poissons provenant de la pêches INN, permettant de rentrer près d'un demi-milliard de FCFA (762 000 Euro) dans les caisse de l' Etat du Cameroun (Fig 24).

Au Sénégal, l'action concertée de La Marine nationale sénégalaise et du ministère de l'environnement a permis de réduire les risques de pollution maritime à seuil tolérable.

Bien plus l'on peut noter la formalisation textuelle de ce concept dans la plupart des Etats côtiers pour répondre aux enjeux de la mer, un espace lisse, fluide, continu et profond. Dans la plupart des pays, des textes précisent que la collaboration interministérielle est chapeauté au niveau national par le premier ministre qui agit par le biais du SG/Mer qui lui est immédiatement subordonné et spécialement chargé de la mer. Au niveau régionale ou local, la coordination opérative et tactique est assurée par la Marine nationale.

A titre d'illustration, Au Cameroun, la coordination tactique des intervenants en mer est assurée au niveau régional, dans les Centres Opérationnels de Surveillance Côtière (COSCO) situés dans les trois capitales régionales côtières que sont : Douala – Limbé – Kribi.



Sources : Pages facebook : Cameroon Navy

Section 3 : L'anticipation stratégique sécuritaire

Il a été indiqué supra, que la finalité des Marines nationales des Etats du GdG était la conquête de la maîtrise de l'espace maritime du GdG via la stratégie navale, pour ensuite permettre son exploitation par les Etats à travers une stratégie maritime intégrale. Si cet enchaînement a marché dans le passé dans d'autres mers et océans, il apparaît aujourd'hui de plus en plus difficile d'accomplir une fois pour toute la première phase.

En effet, Quand Alfred Mahan théorise la stratégie navale à la fin du 19^e siècle, le modèle d'adversaire est surtout étatique. Les rapports de forces navales étatiques sont évidents à cerner au regard du tonnage et du nombre de navires militaires engagés en mer par un Etat, de sa puissance économique et technologique lui conférant de facto, un pouvoir dissuasif vis-à-vis des Etats adverses. Aujourd'hui avec l'apparition des nouvelles menaces, donc notamment la piraterie et le terrorisme maritime, difficilement appréhensibles du fait de leur atomisation, de leur fulgurance et de leur agilité, il apparaît de plus en plus compliqué d'imposer la supériorité, voir la suprématie maritime sur toutes les mers et océans. Pourtant, l'évolution du trafic maritime a plus que jamais besoin de la sécurité maritime pour continuer son évolution.

Pour anticiper à cette évolution, les Etats du GdG se doivent de prioriser le développement de Marines Nationales fortement adaptées, efficaces, satisfaisant les standards internationaux. Celles-ci devraient être perçues, non seulement comme un outil militaire, mais également et surtout comme un instrument stratégique de développement compte tenu de leur sollicitude trans-ministérielle (forte dépendance de la quasi-totalité des ministères).

Dans ce contexte, peut-on solliciter la création d'un ministère de la Marine dans ces Etats ? Certes, un tel acte permettrait d'une part l'élaboration du budget des Marines au statut ministériel, donc un budget conséquent directement lié aux enjeux économiques de la mer, une opportunité de défendre la nécessité de montée en puissance pour épouser la cohérence du rythme de l'évolution des enjeux maritimes; d'autre part il permettrait d'augmenter la cohésion d'ensemble et l'adhésion nationale ainsi que le naissance du concept « **Marine- Nation** » à côté du concept « **Armée-Nation** ».

Cependant, ces Etats pourraient se confronter au conflit de compétence en matière de sécurité défense car ce ministère pourrait être vu comme « **un ministère de la Défense bis** ».

De plus le lien de subordination avec le chef d'Etat-major des armées et le chef d'Etat-major de la marine serait inversé, notamment en temps de crise. Il faudrait donc au préalable conduire une réflexion sur ce lien, selon les domaines et les conditions spatio-temporelles.

Finalement, il apparaît plus efficace stratégiquement de conserver les Marines nationales des Etats du GdG dans leur Ministère de la Défense mais en mesure de les faire osciller entre celle-ci pour les missions liées à la Défense opérationnelle du territoriale, et directement sous la coupe du premier ministre via le SG/ mer pour les missions liées à l'Action de l'Etat en mer. Dans cette dualité, l'élaboration du budget des Marines devrait être prise ne compte dans les deux départements ministériels. Les chefs d'Etat-major des Marines auraient dans cette configuration, deux casquettes :

Une comme « Chef d'Etat-major de la Marine », une autre comme « **Coordonnateur de l'AEM** », c'est-à-dire **le représentant du SG/MER en mer**.

La stratégie proposée ici consiste à faire précéder chaque palier d'émergence économique par une émergence sécuritaire navale antérieure de 5 à 7 ans. Pour le contexte maritime actuelle et au regard des enjeux économiques futures, les pays du GdG comme les Gabon et la Côte d'Ivoire qui ont planifiés leur émergence économique pour 2025 ont déjà échoué leur émergence dans le domaine de la sécuritaire maritime, car leurs capacités navales actuelles demeurent approximatives aussi bien en matière d'acquisition et d'optimisation des ressources humaines que d'équipements à 7 ans de la date prévue pour l'émergence nationale. Ce qui risque au pire de compromettre leur émergence économique, au mieux de la freiner. Toutefois l'option de coopération navale est susceptible de constituer un plan de secours pour rattraper le retard encouru.

Quant au Cameroun, son émergence est planifiée pour l'horizon 2035. Sa Marine Nationale se doit d'émerger au plus tard entre 2025 et 2027. L'on peut noter au regard de ses capacités actuelles qu'elle est en bonne voie pour relever ce défi.

Nous voulons théoriser dans ces travaux le concept « **d'émergence navale au GdG** » qui consiste à faire précéder l'émergence intégrale par une émergence dite navale.

Ce concept s'articule en trois phases :

- Une première phase qui consiste à pousser la montée en puissance des Marines nationales par un financement massif interministériel de nouvelles capacités de ces Marines.

Cette phase doit être accomplie 5 à 7 ans avant la date butoir de l'émergence nationale.

Les capacités standards minimum requises pour chaque pays devraient être les suivantes :

Disposer de :

- Navires porte hélicoptères (Frégate, Corvette ou Patrouilleur de haute mer),
- Avions de patrouille maritime,
- Une composante Drones embarqués associée à chaque navire.
- Des outils de vision nocturne embarqués.
- Des radars côtiers,
- Des structures de soutien et de maintenance aux normes internationaux
- Des ressources humaines qualifiées.

Après cette phase d'octroi de moyens pour la maîtrise des mers, Une deuxième phase consisterait à accélérer l'exploitation des mers, des littoraux, bref à lancer l'économie bleue...

Le tableau de la figure 25 ci-après présente une liste inexhaustive des possibilités d'exploitation de la mer dans le cadre de l'économie bleue au Cameroun, qui se résume au développement maritime durable ; c'est-à-dire l'exploitation des mers au profit des générations actuelles sans compromettre leur exploitation par les générations futures. Elle s'appuie sur trois piliers fondamentaux : l'économie, le social et la protection de l'environnement.

Fig 25 : Développement d'une stratégie maritime intégrée: Exemple du Cameroun

Département Ministériel	Possibilités stratégiques
Ministère des Pêches	Industrialisation de la pêche, aquaculture, Réglementation et contrôle des pêches
Ministère de l'Eau et l'Energie	Développement des Energies renouvelables <ul style="list-style-type: none"> - Eolien - Solaire - Hydrolitique
Ministère des transports	-Développement du transport maritime interrégional et international (commercial et croisière)
Ministère du Tourisme	- Création de villages touristiques. - Des stations balnéaires - Du tourisme sous-marin
Ministère des sports	Développement des sports nautiques Des sports de plaisance, des stations balnéaires
Ministère de l'Environnement	Sensibilisation, protection des écosystèmes sous – marins – lutte contre la pollution
Ministère des Travaux publics	Lancement la construction des grands projets structurants : <ul style="list-style-type: none"> - Port en eaux profonde de Kribi (Achévé) - Terminal pétrolier de Limbé (en cours) - Barrage de Memvelé,(en cours) - Barrage de Lom Pamga (en cours)
Ministère des Mines	Exploitation de ressources minérales marines et énergétiques
Ministère de santé	Développement de la biotechnologie marine (médicaments et nourriture)

CHAPITRE III : L'ACTION DE L'ETAT EN MER - REPONSE GLOBALE : APPROCHE INTER-GOUVERNEMENTALE ET INTER-COMMUNAUTAIRE.

Section 1 : Objectif – Organisation - Délimitation conventionnelle

(Convention de Montégo Bay)

L'**Action de l'État en mer** (AEM) est un concept français apparu dans les années 1970 qui vise à projeter l'exercice de la souveraineté de l'Etat en mer. Elle vise à projeter le pouvoir étatique sur les gens de mer ainsi que sur l'espace maritime conformément à la convention de Montego Bay. Elle ne traite pas des missions liées à la défense opérationnelle maritime du territoire.

Ses principes reposent sur une autorité administrative et opérationnelle unique représentant l'Etat en mer. Il s'agit du Préfet maritime pour la métropole et du délégué du gouvernement pour l'AEM assisté du commandant de zone maritime pour l'outre-mer.

L'AEM revêt un caractère interministériel car, presque tous les ministères ont des missions et des responsabilités en mer. Par conséquent, elle est placée sous la responsabilité du Premier ministre assisté d'un secrétaire général de la mer (SG/Mer) chargé d'animer et de coordonner l'action des représentants de l'Etat en mer. Le SG/Mer dispose pour cela **d'un Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC)** à l'échelon national et d'un Comité directeur des administrations dont les moyens contribuent à l'AEM.

La spécificité française est que les Moyens concourant à l'AEM sont les mêmes dédiés aux missions principales des administrations d'appartenance.

Ainsi la Marine nationale française accomplit l'AEM sans préjudice aux missions liées à la défense opérationnelle maritime du territoire (DOMT) qui se résume globalement à l'observation quotidienne des cinq fonctions stratégiques de la défense prescrites par le livre blanc de 2008: la connaissance et anticipation, la prévention, la dissuasion, la protection, l'intervention.

Quant aux Etats Unis, l'AEM dénommée « Maritime Law Enforcement » (MLE), est conduite par le Corps de la « Coast Guard » appartenant au « Department of homeland security » différent de la US Navy qui appartient au Department of Defense (DoD).

Les Etats du GdG se sont inspirés du modèle de concept français d'AEM pour organiser leur réponse à la surveillance de leurs approches maritimes. Toutefois, cette réponse a été contextualisée aux structures étatiques africaines selon leur propre Livre blanc¹⁹.

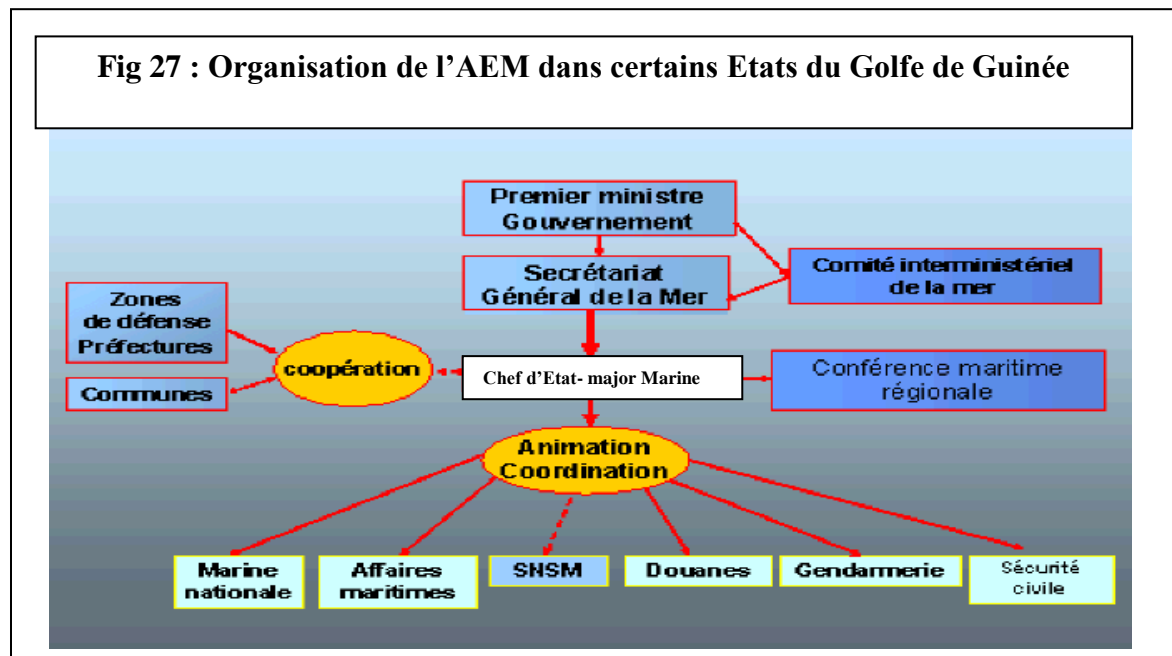
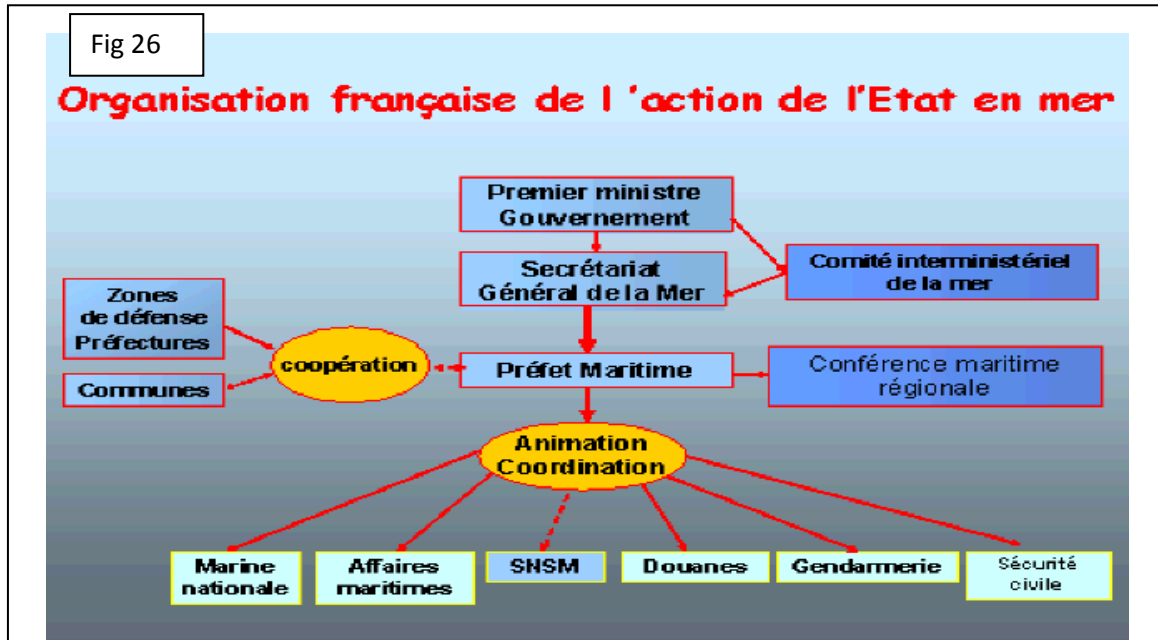
L'on note notamment que la fonction Garde côtes n'est pas pris en compte dans la plupart des pays francophones du GdG.

Si Certains Etats africains comme Le Sénégal, la Côte d'Ivoire, le Togo, le Benin, le Gabon, le Congo s'appuient effectivement sur des préfets maritimes de zone comme représentant de l'Etat en mer dans leurs zones maritime au-dessus desquels se trouve un SGmer, Adjoint du Premier ministre, chargé de la coordination, d'autres en revanche comme la Guinée conakry, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée Equatoriale, la RDC, l'Angola s'appuient surtout sur le chef d'Etat-major de leur Marine Nationale comme représentant de l'Etat en mer

Une étude schématique comparée est illustrée par les figures 26 et 27 ci-dessus, extraite de la doctrine de l'AEM française et adaptée par nous.

19. Livre Bleu du 8 décembre 2009. République française

C'est un document de stratégie qui expose la vision du chef de l'Etat, chef des Armées sur la manière dont il entend défendre la nation contre toute forme de menaces sur dix ans.



Dans le cas du Cameroun, le corpus juridique comporte la loi N° 2000/02 du 17 avril 2000 fixant les limites des espaces maritimes de la République du Cameroun pour mettre sa législation en conformité avec ses engagements internationaux (ratification de la convention sur le droit de la mer).

L'Article 2 de cette Loi précise entre autres que les règles et principes appliqués ainsi que les méthodes utilisées dans le calcul et la formulation des frontières et des espaces maritimes sous souveraineté et sous juridiction du Cameroun sont en cohérence avec le droit international de la mer, (CNUDM du 10 décembre 1982).

Cette contextualisation s'illustre concrètement dans le cas d'espèce par le **décret N° 2002/036 du 04 février 2002 portant création et organisation des forces de la Marine Nationale qui confie expressément à la Marine nationale, la conduite de l'AEM en liaison avec les autres administrations intervenants en mer d'une part**, la surveillance, la protection et la défense des espaces maritimes nationaux, fluviaux et lacustres, ainsi que des installations essentielles à la vie de la nation placées à proximité immédiate du littoral, et le soutien aux forces de Défense d'autre part.

De plus, le Décret N° 2007/290/CAB/PR du 1^{er} novembre 2007 portant organisation et conduite de l'AEM et sur les voies navigables prescrit la réflexion stratégique, l'orientation et la coordination de l'AEM par le biais de comités.

- Le Comité national de la mer (politique gouvernementale),
- la Délégation générale à la Mer (coordination générale)
- La Conférence maritime nationale (concertation)

Ces trois organes au niveau national sont chargés d'orienter la réflexion stratégique et de coordonner l'Action de l'Etat en Mer.

Les fondements majeurs de l'AEM au Golfe de Guinée

l'AEM englobe d'une part, **les missions de service public**, à savoir :

- La recherche et sauvetage en mer des personnes et des biens ou search and rescue (SAR),
- La protection de l'environnement et lutte contre les pollutions en mer (POLMAR),
- La sécurité de la navigation et assistance aux navires en détresse,

D'autre part, **les missions de police générale et de souveraineté** :

- La surveillance maritime, fluviale et lacustre,
- La sécurité et les contrôles,
- La lutte contre les trafics illicites,
- Le maintien de l'ordre en mer dans l'esprit des Conventions de Montego Bay.

Dans les détails, Il s'agit notamment de :

- **La souveraineté et la protection des intérêts nationaux**
 - Surveillance des approches maritimes,
 - Surveillance du trafic commercial et des installations en mer,
- **La sauvegarde des personnes et des biens**
 - Recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer
 - Conduite et coordination des secours en mer,
- **La sécurité maritime (maritime safety)**
 - Sauvegarde de la vie humaine en mer,
 - Préservation de l'environnement maritime,
 - Surveillance de la circulation maritime,
 - Inspection de la sécurité des navires,
- **La sûreté maritime (maritime security)**
 - Lutte contre la piraterie et le terrorisme maritime.
 - Sûreté portuaire
 - Contrebandes, vols à mains armées en mer.
- **Les contrôles sanitaires et des conditions de travail**
 - Contrôle des personnes et des marchandises,
 - Inspection du travail maritime et lutte contre le travail illégal en mer
- **La protection de l'environnement marin**
 - Lutte contre la pollution maritime accidentelle ou volontaire,
 - Conduite des activités de dépollution

- **La gestion des espaces protégés**
Protection des zones protégées (zones écologique réservée, zones des espèces protégées)
- **La gestion du patrimoine marin et des ressources publiques maritimes**
 - Police des pêches maritimes
 - Surveillance des installations offshore
 - Protection de la biodiversité marine
- **La police fiscale et économique**
 - Infractions douanières et fiscales,
 - Intérêts économiques nationaux et communautaires,
- **La lutte contre les activités maritimes illicites (Fig 29)**
 - Contrebande,
 - Trafic de produits stupéfiants,
 - Trafic d'armes et d'explosifs.

Selon la chaîne active de sûreté portuaire, la terre commande la mer, et tous les actes illicites dont la mer est le théâtre partent de la terre. D'où la nécessité de plus en plus affirmée des Etats du GdG de disposer à terre, le long des côtes et surtout au départ des ports, d'organisations sécuritaires suffisamment étoffées et efficaces en vue de générer une sécurité pour tous qui favorise l'activité économique et partant, le développement ; c'est la littoralisation de la sécurité.

Section 2 : Le service public à la mer

On entend par service public à la mer, l'action concertée des acteurs dits « intervenants en mer » pour le compte de leur département ministériel dans un but public. Ces actions sont multisectorielles et multidimensionnelles:

Entre la période allant de la mondialisation jusqu' aux attentats du 11 sept 2001, le Concept d'AEM ainsi adopté par la plupart des Etats du GdG, devait faire son chemin dans un contexte maritime relativement calme.

Ce calme maritime relatif a profondément endormi différents pays sur les problématiques de sécurité maritime. Chaque Etat s'est cloîtré dans ses frontières maritimes telles que prévues par les CNUDM. Cela a parfois conduit à des différends sur les espaces maritimes entre pays du GdG.

Ainsi le conflit de Bakassi entre le Cameroun et le Nigéria entre 1993 et 2002 a commencé par des disputes de délimitation de ZEE pour s'étendre sur des revendications territoriales du Nigéria sur la presqu'île de Bakassi.

De même, depuis longtemps la Guinée Equatoriale et le Gabon ne s'entendent pas sur la délimitation de leurs frontières Maritimes.

Dans cette période, la sécurité et la sûreté maritime n'étaient pas la priorité des Etats du GdG. Ces derniers étaient plutôt préoccupés par la consolidation du pouvoir politique face la vague populaire réclamant le multipartisme. Les interventions des Etats en mer étaient l'apanage de Marines nationales sous-standards, sous entraînés et sous équipées, intervenant en mer surtout au profit de leurs Administrations douanières en tentant de combattre la contrebande sans véritables succès.

Après les attentats du 11 septembre 2001, le GdG a commencé à faire face aux nouveaux types de menaces de plus en plus asymétriques. Ce qui a obligé ses Etats à non seulement développer davantage leurs Marines, mais également et surtout à se rapprocher véritablement du concept de l'AEM, c'est-à-dire, la culture de l'interministériel, l'inter-administration, l'inter-structure, voire l'inter-agence. Malgré les menaces communes cette collaboration est demeurée infructueuse du fait des conflits d'intérêt, de la corruption voire du manque de cadre pratique pour la concertation, en dépit de l'existence dans certains pays de textes ad hoc.

Dans la décennie post 11 septembre 2001 jusqu'en 2010, ces pays ont fourni des efforts extraordinaires pour pousser la collaboration, compte tenu du contexte caractérisé par la recrudescence des menaces maritimes diverses et nouvelles étudiées supra.

La figure 29 ci-dessous montre un exemple fructueux de synergie entre la Marine nationale et la douane camerounaise où La Marine saisit les marchandises de contrebande et les met à la disposition de la Douane.

Fig 29 : Marchandise de contrebande saisie par la Marine nationale Camerounaise
Source : Facebook Cameroon navy



Fig 30 : Pollution sur les côtes nigérianes



Les actions individuelles des Etats du GdG en mer dans le cas de l'AEM ont présenté leurs limites en matière de poursuite de pirates d'une mer étatique à une autre. Le pirate se résolvant à basculer d'une frontière maritime à une autre et réciproquement. D'où la nécessité pour les Etats du GdG de trouver une solution commune, voire communautaire.

Ces statistiques montrent à suffisance l'incapacité d'un Etat du GdG à juguler seul le phénomène de piraterie et de terrorisme maritime dans ses eaux, du fait qu'il est transnationale et qu'aucun Etat ne dispose de suffisamment de moyens pour y faire face efficacement seul.

D'où la nécessité de procéder à la mutualisation des moyens interétatiques, inter-sous régionaux et inter-régionaux. C'est le concept de sécurité collective élaboré par le processus de Yaoundé en 2013.

Section 3 : Concept de sécurité collective (le processus de Yaoundé) – La stratégie interrégionale

A partir de 2009, devant l'ampleur de la menace de plus en croissante dans le GdG, les Etats Parties de la CEEAC ont conçu la gestion des espaces maritimes adjacents à leurs territoires sous l'angle de la sécurité collective. Deux textes novateurs voient le jour pour consolider la conception globalisante de la gestion des nouvelles problématiques sécuritaires en mer :

Il s'agit d'abord de l'accord technique du **6 mai 2009 à Yaoundé** entre la CEEAC et les Etats du Cameroun, du Gabon, de la Guinée-Equatoriale et de Sao Tome et Principe sur la mise en place d'un plan de surveillance pour la sécurisation maritime de la 'zone D' du Golfe de Guinée.

Ensuite, du Protocole d'accord de **Kinshasa du 24 octobre 2009**, sur la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer articulée autour du COPAX et favorisant une synergie avec la CGG et la CEDEAO. Son article 6.6 précise expressément : *« les Etats Parties s'engagent à s'autoriser réciproquement la libre utilisation de leurs espaces aéromaritimes dans le cadre du droit de poursuite et conformément aux différents textes le prévoyant ».*

Cette initiative sera enfin étendue dans le cadre commun CEEAC/CEDEAO/CGG par l'adoption des **résolutions 2018 du 31 Octobre 2011 et 2039 du 29 Février 2012 du Conseil de**

Sécurité des Nations Unies (CSNU), puis concrétisée lors du sommet des chefs d'Etat des pays du GdG, **les 24 et 25 juin 2013 à Yaoundé** au cours duquel deux textes seront adoptés :

- Le Mémorandum d'Entente entre la CEEAC/CEDEAO/CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest,
- La déclaration des Chefs d'Etat et de Gouvernement des Etats de l'Afrique Centrale et de l'Afrique de l'Ouest sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun instituant **un Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre à travers un droit de poursuite.**

Le droit de poursuite prescrit par le Code de conduite de Yaoundé, est un droit proche du dispositif de l'article 111 de la CNUDM, que des règles sont déjà mises en œuvre par les Etats de la CEEAC dans un contexte juridique spécifique. **Ainsi, alors que le droit de poursuite est illimité entre les Etats de la CEEAC, mais soumis à accord négocié tacite au préalable entre les Etats CEEAC/CEDEAO/CGG (article 6.3 du Code de conduite de Yaoundé).**

La finalité est la coordination de l'ensemble des acteurs qui devrait permettre de mobiliser les compétences et les moyens en vue d'optimiser leur emploi par l'exploitation de leur polyvalence ou de leur complémentarité au regard de l'unicité de l'espace maritime en tant que bien commun géré par les Etats qui exige l'unicité d'action sans laquelle il n'y a point de politique maritime cohérente.

Le concept de sécurité collective s'appuie sur une stratégie globale qui se décline en une organisation, des structures, des moyens, des capacités opérationnelles à pourvoir ainsi que des entraînements communs annuels.

L'Organisation prévoit un découpage de l'espace maritime du GdG en cinq Zones : A, D, E, F, s'appuyant sur les structures ci-après.

- Un Centre Interrégional de Coordination (CIC) dont le siège est à Yaoundé.
- Un Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) avec pour siège à Pointe Noire au Congo.

- Un Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'ouest (CRESMAO) avec pour siège à Abidjan en Côte d'Ivoire.
- Un Centre multinationale de Coordination dans chaque zone (CMC)
- Un Centre des Opérations Maritime dans chaque Etat (COM)

Dans le fonctionnement, chaque Etat met en œuvre sa Marine pour des patrouilles conjointes avec les Marines de sa zone d'appartenance.

La coordination, la veille ainsi que les échanges d'information et de renseignement sont faits à travers les CMC dans la zone, les Centres régionaux dans la région et enfin, le CIC pour l'ensemble du GdG.

Les figures 31, 32 et 33, illustrent cette stratégie collective du GdG .

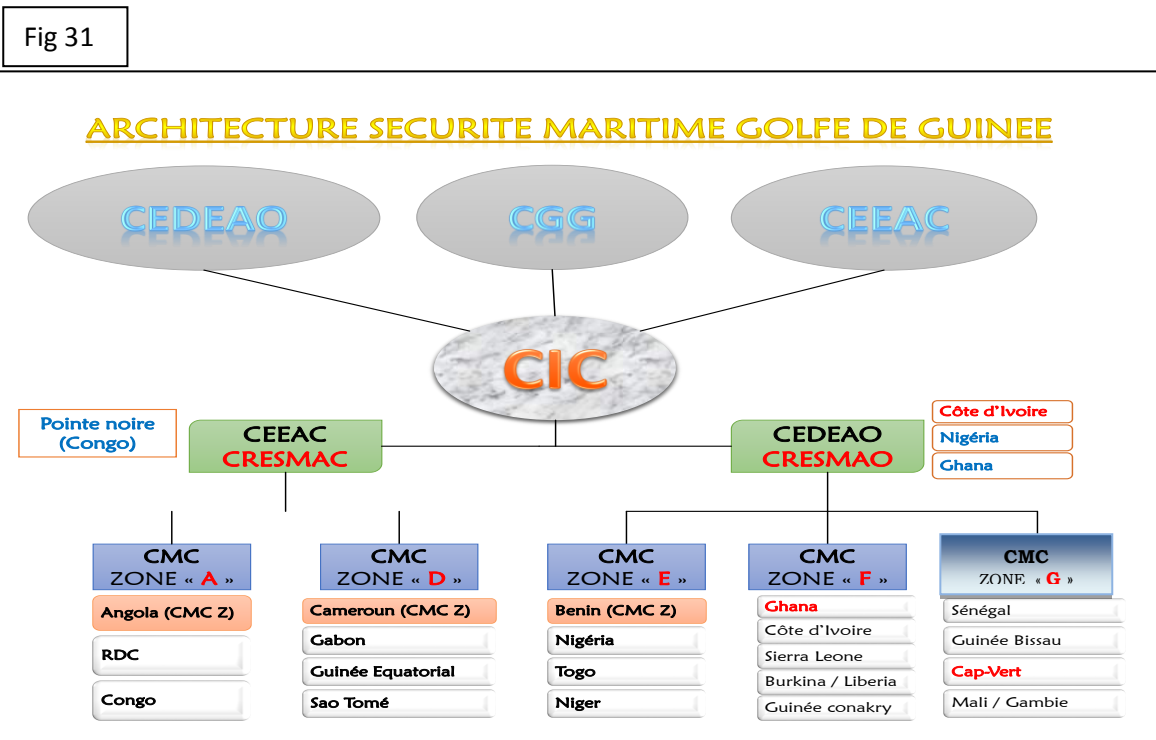


Fig 32 : Découpage Zonal de l'espace maritime du Golfe de Guinée

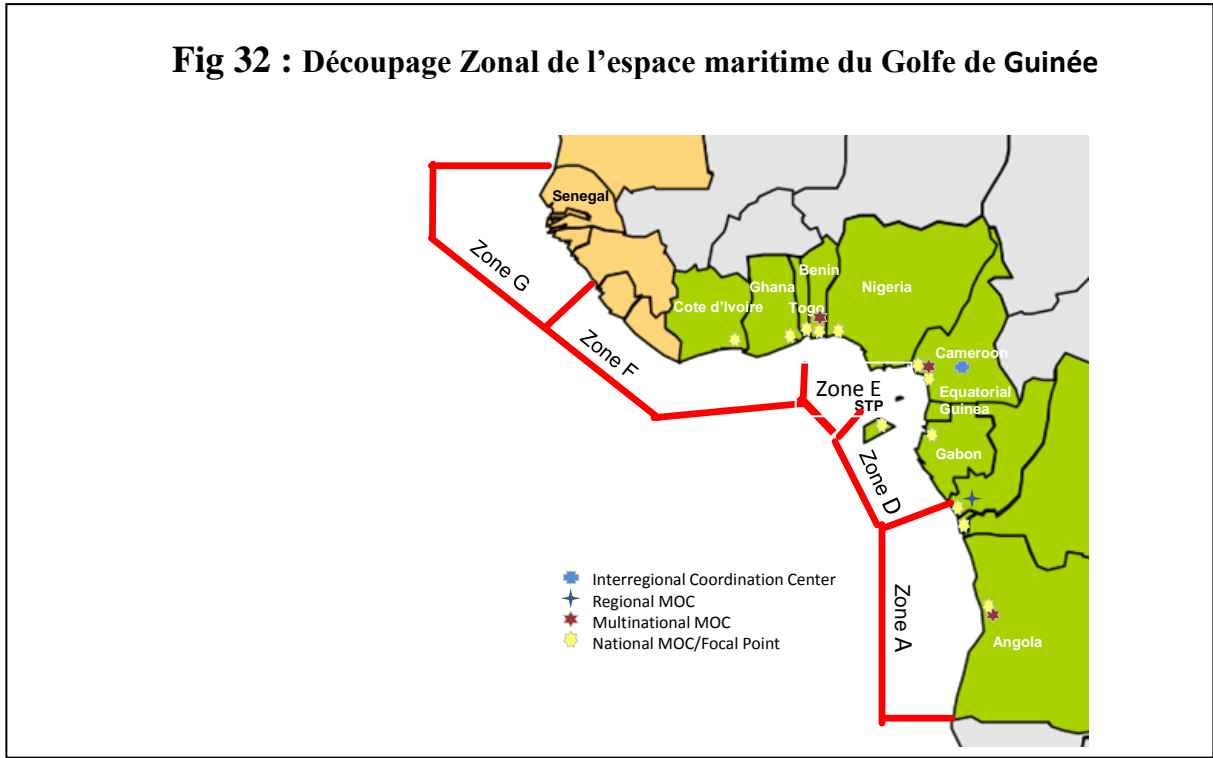


Fig 33 Source : Coles bleus N° 3062



Thème : « Impact des Marines nationales des Etats du Golfe de Guinée sur leur développement économique depuis leurs indépendances à nos jours.»

Pour s'assurer de l'efficacité opérationnelle de ce concept, un exercice dénommé « OBANGAMME » est organisé annuellement avec pour acteurs, l'ensemble des Marines du GdG ainsi que des Marines partenaires telles que la US Navy, la Marine française, avec le partenariat de l'UE et des Etats-Unis.

Le bilan de cette initiative stratégique de sécurité collective est largement positif. Le tonnage au port de Cotonou qui avait diminué de plus de 15 %, en 2008, entraînant des pertes de l'ordre **de 81 millions de dollars de recettes douanières est remonté depuis le lancement des patrouilles maritimes conjointes Benin – Nigéria en septembre 2013 dans la zone E (selon l'UA).**

Le nombre d'attaque ou des tentatives d'attaque visant des navires dans la zone du port de Cotonou est passé de 20 en 2011 à 2 en 2014 selon les statistiques du CIC. Ce qui s'est traduit par une reprise des activités de transport maritime. De même les attaques ont considérablement baissé vers un seuil proche de zéro dans la région du CRESMAC.

PARTIE III : LES MARINES NATIONALES : ACTRICES GEOPOLITIQUES DE DEVELOPPEMENT - RETOMBEES DUES A L'ACTION DES ETATS EN MER.

CHAPITRE I : IMPACT MILITARO- DIPLOMATIQUE

Section 1 : Evolution de la Diplomatie navale

Les Marines nationales des Etats du GdG, dans leur évolution depuis les Indépendances, ont progressivement modifié le paysage diplomatico-militaire du GdG. L'avènement du processus de Yaoundé a ensuite permis à ces Etats de se positionner collectivement à travers le CIC comme des acteurs et interlocuteurs incontournables sur la scène internationale.

Tout d'abord, il y a lieu de rappeler qu'au-delà de la période post-coloniale antérieure à la CNDM, le principe d'intangibilité des frontières prévalait aussi sur l'espace maritime du GdG. Cependant, les Etats n'étaient capables ni de délimiter, ni d'exercer leur souveraineté sur leur espace maritime.

Les navires de la Marine d'un Etat pouvaient se retrouver facilement involontairement dans la mer territoriale de l'Etat voisin. Ce qui pouvait occasionner des crises pouvant aller jusqu'aux échanges de tir de semonce. Après la ratification des CNDM par les Etats du GdG, beaucoup d'Etats sont restés fermés et bornés dans leurs frontières terrestres et maritimes. Ce renfermement sur les frontières coloniales ajoutées aux nouvelles frontières maritimes qui venaient d'être clairement délimitées par la CNDM, devait augmenter la conflictualité interétatique entre Etats du GdG. Une illustration en est le conflit frontalier de Bakassi entre le Cameroun et le Nigéria entre 1993 et 2002. Le casus belli étant la revendication des frontières d'abord maritimes, puis terrestres sur la péninsule de Bakassi. Transformant de facto les Marines camerounaises et nigérianes en ennemies.

Cette guerre qui s'est déroulée dans un contexte d'avènement à la mondialisation avec comme corollaires, la virtualité des frontières ainsi que de l'augmentation du trafic maritime, s'est vite essoufflée. Les belligérants faisant simultanément face dans la même période à une menace commune ; la montée de la piraterie maritime dans le sillage de l'augmentation du trafic.

La solution est venue de la diplomatie navale car les Marines nationales des deux pays se sont trouvées obligées de coopérer en mer par des patrouilles communes aux frontières maritimes. Cette diplomatie navale a par la suite progressivement prévalu dans les politiques des Etats du GdG. Elle s'est ensuite accentuée à partir de 2010 avec le projet du processus de Yaoundé. Cela s'est matérialisée concrètement par l'organisation des séminaires conjoints entre différentes marines du GdG, des exercices communs avec échange d'officier de liaison, des échanges d'information, ainsi que des patrouilles maritimes conjointes entre Etats du GdG.

L'on peut donc dire sans ambages qu'il y a eu un impact positif militaro-diplomatique des Marines Nationales des Etats du GdG sur leur développement, car la coopération navale a permis de commencer la conquête de la maîtrise de l'espace maritime communautaire du GdG.

Cas des Etats de l'hinterland/Région CEEAC

Comme il a été indiqué dans les pages précédentes, la dépendance géopolitique et géostratégique de la RCA et du TCHAD par rapport aux ports camerounais, entraînent ces deux pays à soutenir de fait, les projets de montée en puissance de la Marine camerounaise, ainsi que du développement de l'environnement maritime camerounais.

En effet, l'insécurité maritime impacte non seulement sur le transit des marchandises camerounaises, mais également sur celui à destination de ces pays enclavés. Le Cameroun a pris le devant de la scène maritime en Afrique centrale en se rapprochant diplomatiquement par l'outil navale des autres pays de cette région avec au soutien acquis du Tchad et de la RCA. Aussi, la stratégie de sécurité maritime collective née du processus de Yaoundé s'est implémentée concrètement en mer pour la première fois à travers les patrouilles de navires de la Marine camerounaise dans la Zone D (Cameroun Gabon, Congo, Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Príncipe) qui fut la première zone à avoir été opérationnelle sur les cinq zones existantes.

Une vision géo-maritime du GdG peut considérer la Cameroun comme le bloc formé par « Cameroun-Tchad-RCA ». Ce qui donne un avantage considérable tous azimuts à ce bloc qui représente près de 10 fois la population du reste des pays constituant la sous-région CEMAC.

C'est sans doute pourquoi le Cameroun abrite à lui seul deux sièges des structures liées au processus de Yaoundé. A savoir : **le siège de la CMC zone D et surtout le siège du CIC.**

De même dans la Région CEDEAO, les trois pays enclavés (MALI, NIGER, BOURKINA FASO) trouvent leurs intérêts en matière d'import-export, dépendants du transit maritime des Etats côtiers. La sécurité maritime les concerne également. Ces pays pourraient adhérer sans doute au projet de sécurité maritime collective. D'ailleurs, la participation des leurs officiels militaires aux conférences maritimes régionales devrait fournir un levier supplémentaire de coopération intra-régionale. L'on peut alors noter que la menace maritime a uni les Marines du GdG et les a poussé à développer davantage la coopération navale, voire une diplomatie navale avangardiste.

Section 2 : Optimisation de la collaboration nationale politico - civilo-militaire.

Resserrement des liens politico-militaires

Les enjeux du GdG comme nous l'avons vu, sont pour la plupart liés aux ressources naturelles fort convoitées par les grandes puissances. Aussi, ces derniers ont trouvé opportun de soutenir les résolutions 2018 et 2039 du CSNU relatives au lancement du processus de Yaoundé pour la lutte commune contre la piraterie maritime dans le GdG. Ce soutien des grandes puissances, mais aussi des pays émergents du fait de la nécessité de protéger les ressources maritimes dont elles ont besoin, à travers des actions multisectorielles et multidimensionnelles a poussé au rapprochement des niveaux politique et militaro-stratégique aux fins d'obtention d'une cohérence d'ensemble.

En effet, dans les années post-indépendances, on pouvait noter une méfiance entre le pouvoir politique et militaire, le premier manifestant la peur d'être renversé par un coup d'Etat militaire. Cette peur finalement était bien fondée au regard de multiples coups, observés çà et là dans le GdG. On peut citer le cas du coup d'Etat de Moussa Traoré au Mali, de multiples coups au Niger, le Coup d'Etat de Blaise Compaoré ayant entraîné à l'assassinat de Thomas Sankara au Burkina Faso, le Putsch de Eyadema au Togo, de putsch à répétitions au Nigéria, La tentative de Putsch contre Léon Mba au Gabon en 1964,

la tentative de coup de force échoué au Cameroun le 06 Novembre 1984, etc...

Même si l'avènement de la démocratie dans les années 1990 a rassuré les pouvoirs élus, il est toutefois important de noter qu'à compter de 2005 avec la recrudescence de la piraterie maritime mettant à mal les économies des Etats du GdG ajouté à l'intérêt porté à cette région par les grandes puissances, l'exigence d'une lutte globale a imposé la coopération inter-Marines. En étendant la phrase de Clausewitz dans ce contexte, l'on peut dire que : « **Les Marines nationales des Etats du GdG, sont une continuation de la politique par d'autres moyens** ». On est donc passé par une trajectoire maritime pour atteindre l'objectif politique. A partir de là, l'on comprend aisément la diminution du fossé et la baisse des frictions entre les niveaux politique et militaire. Bien plus l'entente entre différentes marines du GdG, pousse les Chefs d'Etat de la région à en faire autant.

Par ailleurs, la réorganisation de l'AEM dans la plupart des pays francophones considérant le Chef d'Etat-major de la Marine nationale au niveau Politico-stratégique, coordonnateur des actions interministérielles en mer, donc interlocuteur du SG/Mer (représentant du premier ministre), montre le rapprochement plus que jamais des niveaux politique et militaro-stratégique pour un travail collaboratif, gage du succès. L'autorité maritime voit ainsi ses propositions relatives non seulement aux réformes mais aussi aux opérations maritimes régulièrement validées par le politique. Cet Etat de confiance porte ses fruits depuis quelques temps au regard de la diminution d'actes de piraterie maritime dans le GdG, notamment en Afrique centrale.

Cette confiance se caractérise aussi par l'augmentation du budget, donc des équipements de certaines Marines. Ainsi, le Tonnage de La Marine Camerounaise s'est multiplié par cinq ces dix dernières années. De même la Marine Nigérienne a acquis de nouvelles Frégates. Les Marine Togolaise, Ghanéenne Ivoirienne et sénégalaise ont acquis de nouveaux patrouilleurs. La collaboration politico-navale est appelée à se renforcer ; les liens seront plus étroits au fur et à mesure du rythme des succès des marines nationales en mer avec pour conséquences, les retombées économiques inhérentes.

Renforcement du lien « Armée-Nation »

L'opérationnalisation de l'AEM dans chaque pays par la mise en œuvre du concept de sécurité maritime collective est un fait.

Elle pousse inévitablement les Marines Nationales des Etats du GdG à monter en puissance vers un niveau minimal standard pour répondre aux objectifs de patrouilles fixés et attribués à chaque groupe d'Etats dans sa zone. Le concept prévoit que les moyens de patrouilles zonales, de ravitaillement et de réparations soient à la charge de chaque Etat.

A travers ces patrouilles maritimes permanentes, les Etats du GdG marquent leur présence auprès des gens de mer, portent secours aux personnes en détresse en mer (SAR OPS), permettent l'assainissement de l'environnement et apporte la tranquillité maritime à partir de leurs actions de sûreté et sécurité maritime. Cette bienveillance manifeste bien que ce soit leur devoir, touche les cœurs et partant renforce le lien « **Armée-Nation** », voire « **Marine-Nation** ».

D'autre part, la responsabilité de la coordination de l'AEM par la Marine nationale, le caractère interministériel, inter-agence ou inter-organisation, entraîne de facto, un travail collaboratif entre civil et militaire ou civil et marin d'Etat et civil.

Ainsi des Centres opérationnelles de surveillance côtière offrent un cadre de travail transversal pour les réunions des représentants de ces administrations. Dans certains pays, la collaboration s'étend par la suite dans d'autres domaines. C'est le cas du Cameroun où les douaniers marins sont formés par la Marine Nationale. A ce jour près de 500 douaniers ont été formés dans les centres de Formation de la Marine nationale camerounaise.

Ce qui illustre une fois de plus le renforcement des liens civilo-militaires, ou civilo-navales...

Section 3 : Rayonnement international.

Depuis les indépendances, Le GdG est resté longtemps dans l'anonymat, notamment pendant la guerre froide où les yeux et les oreilles étaient braqués sur les rivalités Est-Ouest ; l'on peut citer les affrontements par proxy des deux supers puissances en Corée de 1951 à 1953, la crise des missiles de Cuba en 1962 qui a mis le monde au bord d'une guerre nucléaire créant une frayeur planétaire, la guerre de Vietnam de 1963 à 1975, les guerres israélo-arabes, la chute mur de Berlin ou la désintégration de l'URSS... pendant cette période, à cause des régimes dictatoriaux et des coups d'Etat à répétition dans les pays du GdG,

l'arrivée des investisseurs n'était pas à l'ordre du jour, même si la mondialisation des échanges et la découverte de ressources demeurent des facteurs principalement attractifs.

En tout état de cause, l'on note que l'organisation interrégionale des Marines nationales pour faire face collectivement aux menaces maritimes afin de protéger leurs intérêts liés aux enjeux de leur espace maritime, a permis le rayonnement des Etats du GdG sur la scène internationale. Une scène internationale caractérisée le souvent par le paradigme réalisme des rapports de force. Le plus fort demeurant le plus connus. Cas des grandes puissances qui brillent par leur droit de veto, facteur de puissance parmi d'autres. La notion de Puissance ici est entendue dans le sens de domination du monde. C'est-à-dire dans le sens de Raymond Aron, qui fit dire à Serges Sure : « *la puissance c'est la capacité de faire, de faire faire, de refuser de faire, et d'empêcher de faire* ». Si à contrario, les Etats du GdG rayonnement mais ne dominent pas, il s'agirait donc plutôt d'un pouvoir doux, « **le soft power** ». Les Etats du GdG ont su utilisé leurs Marines Nationales comme vecteur de projection d'influence.

Ainsi ces Marines se sont aisément ouvertes à la coopération militaire notamment aux entraînements conjoints avec les composantes NAVAF (Naval Africa Force), MARAF (Marines Africa Force) et la composante CoastGuard de AFRICOM (Afrique Command) qui s'appuient sur la sixième flotte croisant dans la méditerranée. En effet les instructeurs de ces différentes composantes se déplacent régulièrement dans les pays du GdG pour dispenser des savoir-faire aux Marines du GdG. De plus, ces marines ont saisi l'opportunité qu'offre « l'opération Corymbe », consistant en une présence permanente d'un navire de la Marine française dans les eaux du GdG, pour organiser des exercices conjoints.

La figure 34 illustre l'exercice annuel « NEMO²⁰ » (Naval Exercice for Maritime opérations) qui s'est déroulé du 15 au 18 mai 2016.

20. source : www.defense.gouv.fr

Selon les sources de l'État-major des armées françaises, Le Patrouilleur de haute mer (PHM) de la Marine française *Lieutenant de vaisseau Lavallée* a réalisé un exercice naval baptisé NEMO, au profit des marines africaines du Golfe de Guinée. L'exercice a été conduit par les Eléments français au Sénégal (EFS), en étroite collaboration avec le commandant en chef de l'Atlantique (CECLANT).

Bien plus, l'exercice multinational annuel dénommé « OBANGAME EXPRESS » (Fig 35) organisé par la US Navy mettant en œuvre toutes les Marines du GdG, certains pays européens, d'Amérique latine, ainsi que certaines marines marchandes et plusieurs acteurs du milieu maritime, avec le soutien des Organisations Régionales (OR) comme l'UA et l'UE, illustre à souhait, le couronnement de la stratégie de rayonnement international des Marines du GdG qui ont su s'accrocher, voir faire alliance avec les Marines puissantes pour rayonner avec elles, étant donné que l'alliance est un multiplicateur de puissance.

Le CIC, organe de niveau stratégique chapeautant l'architecture de sécurité collective des Etats du GdG, au sein duquel ces Etats sont représentés par un secrétaire général conformément au processus de Yaoundé, apparaît finalement comme un interlocuteur incontournable sur la scène internationale.



Fig 34

OBANGAME EXPRESS 2017

La République de Côte d'Ivoire en partenariat avec AFRICOM, organise du **23 au 31 Mars 2017**, la **8^{ème}** édition de l'exercice naval annuel et multinational dénommé **OBANGAME EXPRESS 2017** à ABIDJAN.

1^{er} mars : Cérémonie d'ouverture à la base navale d'Abidjan.
du mardi 24 au mercredi 29 mars : Exercice maritime international.
le 30 mars : Symposium des Chefs d'Etat-Major de Marine à l'Hôtel Radisson Blu suivi d'un dîner gala au Mess Mixte des Armées.
le 31 mars : Cérémonie de clôture. INFOLINE : (+225) 03 24 94 11





Fig 35 : Sources : Facebook Cameroon Navy

CHAPITRE II : IMPACT SOCIO-CULTUREL

Section 1 : Les Marines nationales : Facilitatrices de l'interculturalité.

L'interculturalité peut être mise en évidence ici sous trois domaines :

Tout d'abord, entre les différents peuples du GdG.

En effet, dans cet espace géopolitique atypique multi-ethnique qu'est le GdG, les cultures diffèrent d'un pays à l'autre voire d'une région à l'autre bien qu'on note une continuité socioculturelle autour des frontières, cela ne change pas la forte ethnicité des sociétés d'Afrique subsaharienne. Ainsi, rien que dans un pays comme le Cameroun, on distingue environ 280 ethnies unies dans leur diversité. Pour l'ensemble du GdG, le nombre d'ethnies est estimé à plus de 1000, dont plus 700 sur les côtes.

La solidarité des gens de mer et des côtes facilite les échanges. La mer, mieux, la mer territoriale plante dès lors un cadre d'interférence inter-ethnique inévitable. Les uns apprennent des autres ethnies et réciproquement. L'on observe même çà et là des mariages inter-ethniques, donc interculturels créant des générations hybrides, des variétés d'écritures, de langues, de traditions, de comportements. Cette espace est dense culturellement. L'AEM des Marines d'Etat facilitant ces échanges en préservant l'environnement et la sécurité dans les eaux intérieures et lacustres indispensable pour les mouvements des populations côtières.

Ensuite, à travers les cultures importées hors GdG.

L'on peut ainsi noter que le flux maritime généré par les bateaux de commerce en escale dans les ports des pays du GdG, apporte son lot de nouvelles cultures. Les marins marchands, à force d'escales réguliers, finissent par tisser des liens avec les populations locales. Au fil du temps, ces liens peuvent évoluer en amitié voir en relation amoureuse. De plus ces marins ne manquent pas d'occasion pendant leur escale de faire du tourisme dans les profondeurs des terres locales, d'effectuer des achats. En retour les relations étant tissées, une étude montre que les populations riveraines de la côtes ouest, notamment du Nigéria, du Benin, du Libéria et de la Guinée Conakry,

aient saisir l'opportunité des relations tissées avec les équipages des bateaux de commerce asiatiques, pour passer des commandes de matériels électroniques bas de gamme en provenance de l'Asie.

Avec la multitude des bateaux de commerce croisant dans le GdG, l'on peut parler d'interculturalité planétaire ou des cinq continents. Tout cela est rendu possible ces dernières années, grâce à la synergie sécuritaire des Marines nationales des Etats du GdG qui par leurs actions communes, ont produit les conditions sécuritaires nécessaires à la facilitation du trafic maritime.

Enfin cette interculturalité peut être vue sous l'angle des échanges entre marins militaires africains et étrangers.

La présence française sur les côtes d'Afrique subsaharienne à travers l'opération Corymbe depuis plus trente ans est en soit une projection d'influence par la mer. Un Navire de la Marine française sillonne les côtes du GdG avec un rythme d'escale tous les trois mois dans les pays de cette région. Les activités d'escale sont de types militaires et civiles. Elles consistent le plus souvent aux séances de Formation et d'entraînement avec les marines riveraines, tandis que celles civiles intègrent surtout les activités humanitaires telles que les visites et soutiens aux orphelinats ou des secours en mer face aux catastrophes le cas échéant.

La médiatisation de ces événements leur donne finalement une portée populaire au même titre que la projection d'influence dont parle le Pr Martin Motte en méditerranée dans son ouvrage « Stratégique 114 ».

D'autres Marines imitent depuis quelques temps ce système de présence sur les côtes du GdG mais pas à la même fréquence, il s'agit notamment de Marines Italienne, Espagnole, brésilienne, Sud-africaine, turque, chinoise mais surtout les Navires de la Sixième flotte de la Marine américaine.

Les entraînements conjoints entre les Marines des Etats côtiers permettent par ailleurs de cultiver les liens d'amitié et de fraternité. Une des preuves palpables de cette influence est le fait que beaucoup de marines locaux pour communiquer avec les marins visiteurs ont été obligés d'apprendre la langue anglaise pour ceux qui n'avaient pas un bon niveau.

Au delà de cette influence linguistique, l'on peut citer en retour l'influence des traditions africaines sur les visiteurs toujours désireux de faire des visites dans l'arrière-pays pour découvrir les activités culturelles in situ telles que les danses folkloriques africaines, sans oublier leurs goûts prononcés pour l'achat de statues, des masques et autres objets d'art artisanal...

L'ensemble de tous ces faits interculturels est le fait des Marines nationales de GdG, partenaires d'entraînement aux fins sécuritaires, sans lesquelles la présence de l'autre partie ne saurait se justifier.

Section 2 : Les Marines nationales : Instruments de promotion de la Paix.

Il convient d'abord de bien saisir le concept de paix. **Selon le « le dico les définitions »**, tirant son origine du terme latin pax, la paix peut être définie aussi bien au sens positif qu'au sens négatif. Au sens positif, la paix est un état de tranquillité et de quiétude ; en revanche, au sens négatif, la paix est l'absence de guerre ou de violence.

Dans le domaine politique et pour le droit international, la paix est la situation et la relation mutuelle de ceux qui ne sont pas en guerre. Il s'agit, dans les deux cas, d'une paix sociale où sont entretenus de bonnes relations entre les communautés d'individus.

Une marine nationale en Afrique comme la plupart des armées africaines, est une organisation composite inclusive, pluriethnique et multiculturelle. Une émanation d'un échantillon social. Chaque marin est rattaché à de grandes familles élargies. D'autre part, la posture de la marine nationale agissant comme un service public, à travers ses actes de sauvetages en mer, de secours aux personnes en détresse, de protection des gens de mer contre les pirates de mer, de protection de l'environnement maritime (lutte contre la pollution), renforce le concept « armée-nation » avec pour conséquence l'adhésion populaire. En ce sens, les marines nationales apparaissent bel et bien comme des instruments de propagation, voire de renfort de la paix et de la cohésion sociale.

De même l'évolution des marines dans un environnement interministériel, inter-organisation ou inter agence, dans le cadre de l'action de l'Etat en mer induit un champ d'appartenance civilo-militaire, qui finalement l'intègre suffisamment dans le monde civil.

Aussi une importante part du succès du gouvernement peut être légitimement attribuée non pas au ministère de la Défense mais directement à la Marine nationale du fait de son interaction directe dans la lutte contre la contrebande dont les paiements des taxes conséquentes renflouent les caisses de l'Etat et permet in fine le développement.

Par ailleurs, un navire en croisière dans un pays étranger, au-delà de la diplomatie étatique plus formelle même en temps de crise, peut servir à véhiculer la paix d'abord entre les ethnies se retrouvant de part et d'autre d'une frontière du fait de la continuité socioculturelle. C'est le cas de la marine sénégalaise qui assure le transport de ses populations de part de d'autre de ou vers la Gambie. Ce qui contribue à l'apaisement du problème de la sécession de la Casamance.

Section 3 : Les Marines Nationales : Outils d'Intégration régionale par la mer.

L'historique du processus d'intégration régionale remonte au lendemain de l'accession à l'indépendance des anciens territoires colonisés du GdG. Balkanisés et divisés par le colonisateur pour mieux régner, ces Etats ne parvinrent pas à assumer pleinement les obligations liées à leur indépendance à cause de plusieurs problèmes socio-économiques. Pour y faire face, ils tenteront de construire des communautés similaires à l'AOF et l'AEF pour affronter collectivement les problèmes économiques et les conditions commerciales imposées par unilatéralement par l'ancienne puissance colonisatrice. Ce qui déboucha d'abord sur le concept de « coopération », puis « d'intégration régionale » par divers regroupements.

Ainsi, le Sénégal, le Mali, le Dahomey et la Haute Volta, tentèrent de constituer une fédération à 4 Etats qui ne firent malheureusement pas long feu car le Dahomey et la Haute Volta firent défection quelques temps après. Les deux Etats restant réalisèrent la pseudo fédération « Sénégal-Mali » en Avril 1960 pour s'éclater en Août de la même année.

De même, une Union fictive « Ghana-Guinée » fut créée en mai 1959 entre deux pays sans frontière, rejoint plus tard par le Mali en décembre 1960 pour devenir l'union « Ghana-Guinée-Mali ». Elle n'a jamais réellement fonctionné. Il s'agissait véritablement d'une union plus symbolique que réelle.

Ce tâtonnement aboutit en 1975 à la création d'une organisation régionale d'une plus grande envergure : la CEDEAO (Communauté Economique et de développement des Etats de l'Afrique de l'Ouest), qui vise à « promouvoir l'intégration socio-économique et la coopération dans la perspective d'une union économique stable et croissante de l'Afrique de l'ouest afin de renforcer la stabilité entre les Etats membres et partant, contribuer au progrès et au développement de tout le continent africain ».

L'édification de la CEDEAO s'appuie surtout sur le concept d'intégration régionale qui elle-même priorise la dimension sécuritaire dans le processus intégratif. Cela se concrétise par la signature en 1978 et 1981 des traités de non-agression et du protocole d'assistance mutuelle respectivement. Quoiqu'il en soit, les Etats de la région subissent des tensions politiques internes. On peut citer les guerres ou troubles meurtrières de : Sierra Leone en 1997, Guinée Bissau 1998 – 1999, Côte d'Ivoire en 2002, Libéria en 2003, Togo en 2005, Guinée en 2009, Nigéria 2010, etc. et des crises interétatiques telle que la crise de la Casamance entre le Sénégal et la Gambie, mais aussi depuis quelques temps, la menace terroriste dans la bande sahélo saharienne. Cette instabilité politique a retardé considérablement l'atteinte à l'intégration régionale en Afrique de l'ouest.

En Afrique centrale, la nécessité d'intégration régionale fut matérialisée par la création de la CEEAC (Communauté Economique de Etats de l'Afrique Centrale) et de la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale). Donc la finalité est la création d'un espace économique unifié.

Mais aujourd'hui, malgré l'opérationnalisation des instruments sécuritaires communautaires tels que le Conseil de Paix et de Sécurité de la CEEAC (COPAX), le Mécanisme d'Alerte Rapide de l'Afrique Centrale (MARAC) ainsi que La Force Multinationale de l'Afrique Centrale (FOMAC), l'on note après plus d'un demi siècle d'indépendance que l'Afrique Centrale est l'une des régions les moins intégrées de l'Afrique notamment en termes de flux commerciaux inter-Etats, d'interconnexion des infrastructures physiques et dans une moindre mesure, de circulation des personnes, à cause des replis nationalistes.

Il était temps de trouver un outil capable d'accélérer le processus d'intégration non pas seulement régionale mais également interrégionale (CEDEAO- CEEAC), afin de garantir la paix et la sécurité de manière durable dans les deux régions qui constituent le GdG. **Cet outil, c'est le concept de sécurité maritime collective qui a été présenté plus haut se veut évolutif.**

En effet, depuis le lancement du processus d'intégration au lendemain des indépendances, il a fallu attendre le sommet de Yaoundé en 2013 pour véritablement briser les frontières maritimes. Il est important de noter que le fait que la Marine Nationale d'un pays puisse se mouvoir sans entrave dans les eaux souveraines d'un autre pays et réciproquement, sans autorisation préalable et même y utiliser ses armes contre les pirates, réaliser des opérations de « hot pursuit », **est une avancée notoire** illustrant véritablement que les frontières maritime sont brisées dans le GdG.

Cet effacement des frontières peut être vu comme « **une intégration régionale par la mer** ». appuyée par l'architecture de sécurité du GdG coiffée au niveau politique par le conseil des chefs d'Etats de la CEEAC, CEDEAO, CGG, et au niveau stratégique par le CIC, structure de coordination.

Au demeurant, Les Marines nationales des Etats du GdG constituent par conséquent la véritable structure qui a accélérée le processus d'intégration en contournant les frictions des politiques de l'espace terrestre du GdG pour faire prévaloir l'unité et la continuité de l'espace maritime du GdG.

CHAPITRE III : IMPACT ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

Section 1 : Préservation de l'exploitation abusive des ressources marines

Ressources halieutiques

La bataille contre la pêche INN (illégale, non déclarée et non règlementée) qui demeure une menace à la sécurité alimentaire et environnementale dans le GdG, est continue. La stratégie navale des Marines nationales des Etats du GdG a permis de créer les conditions sécuritaires nécessaires aux intervenants en mer des ministères des pêches pour l'exécution des politiques d'exploitation et de gestion des espèces animales et végétales.

Ainsi, la baisse permanente de la biomasse des stocks de poissons estimée à 390 000 tonnes en 1989 du fait de la surpêche par des milliers de navires de pêche étrangers sillonnant chaque année les eaux du GdG, s'est considérablement ralentie.

Les infractions relatives à la pêche sans permis, la pêche dans les zones protégées, l'utilisation d'équipements de pêche interdits, la capture au-delà des limites autorisées ou la capture des espèces protégées, ont fortement diminué.

Les rapports officiels de l'UA montrent que depuis les années soixante, **la pêche INN a progressivement pris de l'ampleur pour atteindre des pointes spectaculaires entre les années 1990 – 2010 avec près de environ 4 millions de tonnes de poissons disparaissant chaque année des eaux du GdG.**

Après le lancement du processus de Yaoundé concrétisé par la synergie des Marines Nationales des Etats du GdG à travers des patrouilles maritimes communes interrégionales, l'acquisition de nouveaux équipements ainsi que de nouvelles infrastructures de surveillance, le phénomène de Pêche INN a reculé pour atteindre de nos jours, un seuil maîtrisable même si des efforts restent à faire. Ce net recul est dû surtout à l'effet dissuasif de la présence conjointe des Marines nationales des Etats du GdG en mer patrouillant d'un bord à l'autre.

Dès lors, l'Union africaine estime que, le secteur de la pêche génère depuis 2013, un supplément de 1,5 milliards de dollars par an pour l'économie des pays du GdG.

Préservation des ressources pétrolières, minérales, biologiques et végétales.

L'impact économique, c'est aussi et surtout, les retombées financières issues de l'exploitation des hydrocarbures telles que développées dans la deuxième partie liée aux enjeux de l'espace maritime du GdG. C'est les répercussions financières liées à la capitalisation des ressources minérales (granules marins, polymétalliques, les terres rares,...), la préservation de la flore et des ressources biologiques sous-marines (algues et autres plantes, médicaments...) et partant de l'écosystème, voire la biodiversité sous-marine dans son ensemble.

Dans tous les cas, l'atteinte de ces gains est d'abord le fruit des synergies entre les Marines nationales des Etats du GdG dont la présence effective permanente dans la ZEE communautaire a permis d'identifier et de dénombrer toute activité d'exploitation des ressources offshore et sous-marine.

Préservation de l'environnement : la lutte contre la pollution

Autrefois les eaux du GdG étaient un dépotoir ; un lieu où les navires pouvaient se soulager de leurs soutes cargaisons en y déversant des déchets de tous genres, notamment d'hydrocarbures. C'est le cas du navire grec dénommé « Probo Koala » battant pavillon panaméen en provenance d'Amsterdam qui déchargea une cargaison de « déchets pétroliers toxiques » dans le port d'Abidjan le 19 Août 2006. Quelques jours plus tard, ces déchets se sont retrouvés en pleine ville d'Abidjan.

Il s'en était suivi un mécontentement généralisé à travers la ville suivi d'un soulèvement populaire et un exode massif des résidents des quartiers souillés vers les quartiers sains. Cette situation a été fortement condamnée par la communauté internationale avec de graves conséquences dans le paysage socio-politique, environnemental, économique sur les populations riveraines des lieux où avait été déversé le contenu du navire. Ce scandale environnemental a terni l'image des pays du GdG et fait parler certains « **d'Afrique, continent poubelle** ». (Fig 36, 37).

Face à cette situation, depuis 2013 avec le lancement du processus de Yaoundé, tous les navires traversant le GdG sont obligés à mettre leur AIS en marche (Automatic Identification System) au risque d'être considéré comme navires suspects. Ils sont dès lors traqués par les structures de surveillance et de coordination des Marines Nationales du GdG (CIC, CMC, COM), avec partages d'information via le réseau APAN community chat in the GoG (All Partners Acces Network). Ce qui a permis à ce jour d'éviter de nouveaux scandales tel que celui du Proto Koala.

Finalement l'action commune des Marines nationale des etats du GdG porte comme dans d'autres domaines des fruits sur le plan environnemental.

Fig 37 : Navire grec pollueur « Probo Koala »

Sources : *Marine ivoirienne*



Fig 38 : Pollution « Probo Koala »

Sources : *Marine ivoirienne*



Section 2 : Développement économique - Augmentation des PIB des Etats du GdG

Les progrès des Marines nationales des Etats du GdG non seulement dans la maîtrise de cet espace maritime, mais également par sa participation à la stratégie maritime, ont permis la mise sur pieds des politiques visant à une exploitation efficiente des ressources marines et terrestres des Etats. Il s'agit d'optimiser la production pétrolière et gazière, d'exploiter les sources d'énergie marémotrice, éolienne, photovoltaïque, de capitaliser les réservoirs d'algues et de minerais.

L'incidence du développement maritime est visible sur celui des populations cotières car la population mondiale vit en dessous de 200 Km des côtes et la plupart des infrastructures sont situées sur le littoral du GdG.

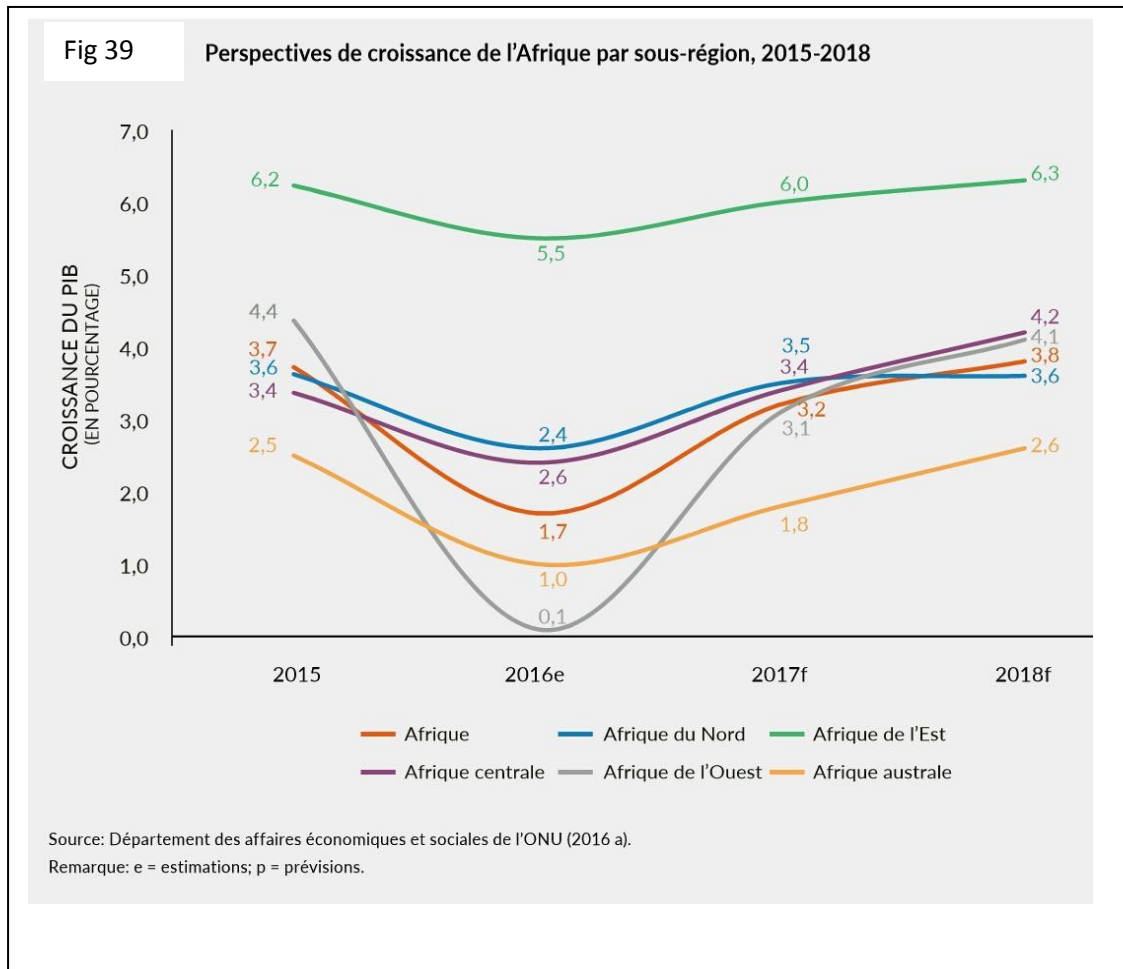
Lars Wedin, repris par le professeur Martin Motte dans Mémento de stratégie navale et maritime, parle dans cette optique, de « ***l'infrastructuration*** » de la mer aux abords des continents dont la conséquence juridique, dit-il, est « ***la territorialisation de la mer*** ».

Aujourd'hui les Marines des Etats du GdG, ont déployé leurs Forces de surface sur la mer et leurs Forces de fusiliers marins sur les littoraux. Ce qui a optimisé leur sécurité et sûreté maritime et par conséquent, donné confiance aux investisseurs.

Ainsi après une chute de la croissance à partir de 2012 jusqu'à l'atteinte en 2016 des pics de 0,1% en Afrique de l'ouest d'une part, et 0,2% en Afrique centrale d'autre part, en partie due à la chute des prix du brut sur le marché international, l'on assiste à la remontée de la croissance à partir de 2016, soit trois ans après le lancement du processus de Yaoundé relative à la sécurité maritime collective dans le GdG.

Au demeurant, l'on note qu'au fur et à mesure de la montée en puissance et de l'opérationnalisation de ce processus, le PIB des Etats côtiers de cet espace maritime évolue.

La figure 39 ci-après en est une illustration (sources in situ). On y remarque en particulier une croissance exponentielle en zone CEDEAO à partir de 2016, année où le processus de Yaoundé a atteint sa vitesse de croisière.



Section 3 : Augmentation des échanges maritimes - Retombées douanières.

La maritimisation de l'économie mondiale depuis la création de l'OMC en 1992 s'est caractérisée notamment par la multiplication du trafic maritime par 8 depuis 1960, date des indépendances de la plupart des Etats du GdG.

80 à 90 % des échanges mondiaux transitent par la mer ; les flux pétroliers représentent le tiers du total. Les câbles sous-marins assurent plus de 99 % des flux numériques. Comme il a été démontré plus haut par la figure 12, un bon faisceau de ce trafic dessert ou passe par le GdG.

Entre 1992 et 2001, année de l'attentat du world trade center, les capacités des Marines nationales des Etats du GdG n'avaient pas suivies l'évolution du trafic maritime international en général et celui en direction du GdG en particulier, car la piraterie maritime dans le GdG était limitée au brigandage côtier sur des cibles côtières, donc une piraterie à faible rayon d'action.

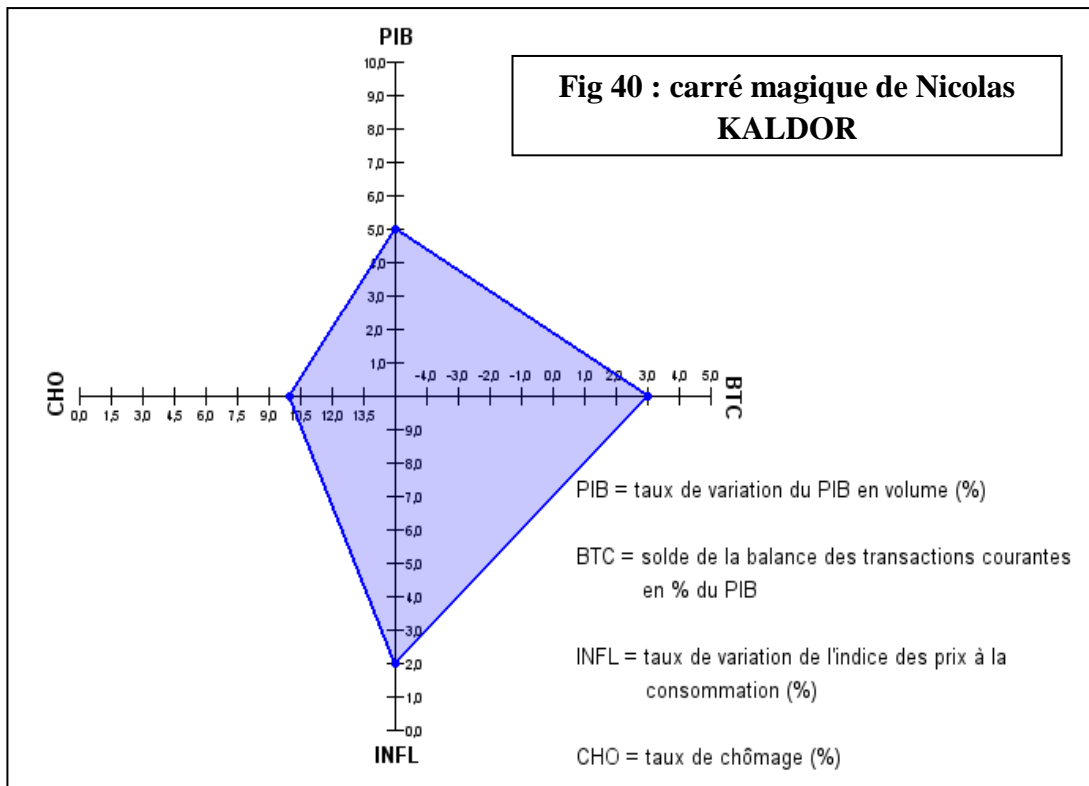
Cependant, après le 11 septembre 2001, l'on a assisté à la recrudescence de nouvelles formes de menaces maritimes utilisant des vecteurs puissamment motorisés et lourdement armés à longs rayons d'action pour se projeter au-delà des eaux territoriales aux fins de commettre les actes de pirateries maritimes, avec des modus operandi allant de la prise d'otages (contre rançons), à la capture de la cargaison du navire ou à la capture du navire tout entier.

Entre 2001 et 2012, les Marines nationales des Etats du GdG avaient essayé d'y faire face, mais en rang dispersé. Les résultats furent mitigés car il suffisait pour une embarcation pirate de se replier dans les eaux d'un Etat après son forfait dans les eaux de l'Etat voisin. Ainsi le trafic maritime fut perturbé dans cette espace maritime avec pour corolaire l'envolée du prix des assurances.

La lancement du processus de Yaoundé les 23 et 24 juin 2013 instituant notamment la « hot pursuit » et une architecture de sûreté et de sécurité commune, le tout juxtaposé à la montée en puissance des Marines des Etats du GdG a permis de maîtriser cette menace qui rendait les économies des Etats côtiers vulnérabilités. Un fois de plus, l'on a noté aisément que la stratégie navale donc la finalité est entre autre d'assurer la liberté de navigation via la maîtrise de l'espace maritime concernée, est au service de la stratégie maritime.

Dès lors, la conteneurisation a rapidement progressé dans le GdG, voire plus rapidement comparé au reste du monde. En 2005, le trafic conteneurisé de l'Afrique de l'ouest et du centre représentait 0,6% du trafic conteneurisé dans le monde. La part de l'Afrique dans ce trafic est passée de 0,6% à 1% à partir de 2013.

Ce qui a contribué à la remontée de la courbe de croissance comme l'indique la figure 39, et par conséquent, a ramené « le carré magique²¹ » de Nicolas Kaldor de plus en plus vers un véritable carré quoique ce dernier soit inatteignable..



21. Le carré magique de Nicolas Kaldor est une représentation graphique des quatre grands objectifs de la politique économique conjoncturelle d'un pays que sont : la croissance économique, le plein emploi des facteurs de production, l'équilibre extérieur de la balance commerciale, la stabilité des prix.

C'est en rejoignant les quatre points, qu'on obtient un quadrilatère qui représente d'autant mieux une situation économique favorable que ce quadrilatère est proche du carré magique. Ce carré est qualifié de **magique** car irréalizable. Dans la réalité, il est très difficile d'atteindre simultanément les quatre objectifs de la politique budgétaire : une forte croissance avec un faible chômage, une faible inflation et une balance commerciale équilibrée. En fait, plus la surface du quadrilatère correspondant aux statistiques d'un pays à une période s'éloigne de la surface idéale du carré magique, plus la situation se détériore.

Depuis les années 1990, les économistes ont décidé d'ajouter un 5^e élément, faisant apparaître un pentagone : la soutenabilité de la dette, qui ne se réduit pas aux simples critères de convergence (déficit budgétaire inférieur à 3 % du PIB et dette publique inférieure à 60 % du PIB). (Source : wikipédia)

CONCLUSION GENERALE

En définitive, l'on peut affirmer que l'hypothèse fixée en introduction selon laquelle les Marines nationales des Etats du Golfe de Guinée auraient influencé positivement sur le développement de ces Etats a été confirmée et démontrée tout au long de cette étude.

Cette influence est d'ordre militaro-diplomatique, socio-culturelle et économique.

En effet grâce aux marines nationales, la cohésion nationale, c'est-à-dire, aussi bien le resserrement des liens entre le politique et le militaire d'une part, et entre le civile et le militaire d'autre part a considérablement évolué ; ce qui nous a poussé à lancer le concept « **Marine-nation** », inspiré du celui « **Armée-nation** ».

Par ailleurs, avec les croisières régionales, les marines nationales ont su faire la projection d'influence étatique dans l'espace terrestre et maritime du GdG.

De même par leurs actions, l'on a noté un fort impact social et culturel en terme d'interculturalité, un des quatre facteurs de puissance cher à Raymond Aron parmi d'autres que sont : la démographie, le militaire et l'économie. Les marines nationales des Etats du GdG, ont facilité le brassage de cultures, elles ont poussé les peuples aux voyages de découvertes ainsi qu'à l'acceptation des différences culturelles.

Avec les exercices conjoints inter-marines, poussés par les menaces maritimes communes, sans frontières, elles ont saisi l'opportunité du processus de Yaoundé instituant la « hot pursuit » entre différents espaces maritimes du GdG pour renforcer non seulement la coopération et la collaboration entre les Marines, mais également et surtout pour renforcer les liens d'amitié et de fraternité entre les peuples des pays du GdG. La plus value majeure étant le fait d'avoir pu briser les frontières maritimes et rapprocher davantage les Etats les uns des autres.

C'est ce qui était recherché dans cette espace depuis 1975, date du lancement du processus d'intégration régionale, sans succès majeur.

L'atteinte de la virtualité des frontières maritime peut être finalement vue comme « **une intégration régionale par la mer** », elle a accéléré la circulation des personnes et des biens de part et d'autres de la frontière aéroterrestre et aéromaritime accélérant de fait les processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest et centrale avec pour corollaire la promotion de la paix entre Etat.

Du coup, l'on peut affirmer que Les Marines nationales des Etats du GdG constituent par conséquent la véritable structure qui a accélérée le processus d'intégration en contournant les frictions politiques de l'espace terrestre du GdG pour faire prévaloir l'unité et la continuité de l'espace maritime du GdG.

De même, l'impact économique est très significatif. Les effets de la synchronisation des actions communes des Marines nationales des Etats du GdG sont palpables : l'on a pu maîtriser l'exploitation abusive des ressources marines, notamment les ressources halieutiques.

En effet, La présence régulière en mer des navires a dissuadé les acteurs de la pêche INN (illégal, non déclarée et non règlementée), véritables menace à la sécurité alimentaire et environnementale des populations de la région. Elle a également permis de lutter contre la pollution maritime.

Suite à la chute des prix du brut depuis 2008, les Etats du GdG ont connu une période économiquement difficile. Une des solutions salutaires entre autres, est venue de la stratégie de sécurité maritime commune issue du processus de Yaoundé, qui à travers le gain sécuritaire engrangé par les patrouilles aéromaritimes communes sans frontières, a rassuré les armateurs des et faciliter ainsi le trafic maritime international dans cette région.

Bien plus, l'efficacité de la lutte commune contre la contrebande a permis aux douanes des différents Etats d'augmenter le montant des taxes encaissées annuellement, avec pour conséquence salutaires l'augmentation du PIB des Etats de la région.

Certains auteurs prédisent d'ailleurs l'avènement d'un "**siècle africain**" au cours des prochaines années. A la base de leur raisonnement, l'Afrique est l'une des régions qui connaît la plus forte croissance économique du monde: 5% en moyenne par an.

Cet effort sécuritaire dans l'espace maritime du GdG présente néanmoins des insuffisances liées au fait que la menace vient de la terre et retourne à terre.

En effet, le golfe de Guinée étant propice pour le transport maritime et la pêche, la facilité avec laquelle les brigands se replient le long des côtes après une attaque en mer, met en évidence les limites du renseignement et de la surveillance terrestre ainsi que de la police communautaire dans les zones littorales. Au delà de l'inefficacité des certaines forces de sécurité terrestres, il y a lieu de souligner que les conditions politiques et socioéconomiques internes des Etats côtiers caractérisées notamment par une armée grandissante de jeunes chômeurs, constituent des moteurs de la piraterie dans la région.

Ainsi, dans le delta du Niger, par exemple, le programme d'amnistie décrété par le gouvernement nigérian au profit des anciens militants en 2009 a entraîné une réduction immédiate d'attaques de navires. Leur résurgence en 2013 a été attribuée en partie aux difficultés du gouvernement de continuer à remplir ses promesses d'offre d'emplois rémunérés aux jeunes de plus en plus nombreux.

Dès lors, il incombe aux autorités gouvernementales de mener des actions plus efficaces de répression des réseaux de pirates à terre.

Pour l'heure, par exemple, les marchés illicites où sont vendus les produits de la piraterie (surtout le pétrole) à travers le monde continuent de fonctionner sans entrave majeure.

Dans ce contexte, il sera difficile aux marines nationales des Etats du GdG, même réunies via leur stratégie de sécurité commune construite par le processus de yaoundé, de juguler **totalemment** la piraterie maritime, **car le pirate vient de la terre et retourne à terre**. Ainsi, ces marines perdront beaucoup de temps d'énergie pour lutter contre **la face visible de l'iceberg alors que le gros du réseau se trouve sur les côtes**.

D'où la nécessité de lancer ici le concept de « **littoralisation sécuritaire** » qui consisterait à saturer les côtes par les fusiliers marins, la gendarmerie maritimes et les douanes maritimes,

puis à truffer la zone littorale d'une profondeur de 50 km par les forces de sécurité ordinaires (Police et gendarmerie territoriale) agissant en deuxième échelon.

En attente de l'implémentation de ce concept « de littoralisation sécuritaire » dans le GdG, beaucoup d'efforts peuvent être faits pour les Marines Nationales et les Etats de cette Région pour permettre à ces Etats d'optimiser les profits sur la totalité des enjeux maritimes qu'offre cette région dite « mamelles nourricière du monde » pour attirer d'avantage d'investisseurs, notamment les grandes puissances en quête de ressources naturelles telles que les terres rares (granulars marins, polymétalliques), les hydrocarbures, les ingrédients de la biotechnologie, ainsi que le lancement de projets liés aux énergies marines.

De même, nous proposons des évolutions conceptuelles ci-après : le processus de Yaoundé qui pour le moment se limite à la lutte collective contre la piraterie maritime dans le GdG, devrait être piloté et élargi pour prendre en compte la lutte « collective » contre la pêche non durable, la contrebande...

Ainsi, le concept d'Acton de l'Etat en mer (AEM) pourrait évoluer pour devenir « **Action commune des Etats en mer du GdG** » en abrégé **ACEMGdG** ou « **Action Interétatique en mer du GdG** » (**AIEMGdG**). En anglais cela donnerait d'une part, « **Golfe of Guinea Commun Maritime law Enforcement** » (**GoGCMLE**), ou « **GoG Joint Maritime Law Enforcement** » (**GoGJMLE**) d'autre part. Ces concepts sont elles mêmes évolutives.

Une action commune des Etats en mer dans un espace commun suppose l'harmonisation des juridictions ou la mise sur pied d'un cadre juridique commun approprié pour la gestion des infractions maritimes constatées par n'importe quelle Marine Nationales dans la totalité de l'espace maritime du GdG : Il s'agit notamment de :

- La lutte contre la pollution,
- La lutte contre la contre bande
- La lutte contre la Pêche non durable (Pêche INN)

C'est la véritable mutualisation des moyens et des activité qui devrait aboutir in finé à l'interopérabilité globale des Marines nationale du GdG.

BIBLIOGRAPHIE

- Martin Motte, Georges-henri Soutou – Jérôme de lespinois. La mesure de la force, traité de stratégie de l'Ecole de guerre. Aux éditions Tallandier, 2018. 48 rue du Faubourg-Montmartre – 75009 Paris. www.tallandier.com
- Hervé-couteau Bégarie. Océans globalisés. Géopolitique des mers du 21^{ème} siècle. Aux éditions Economica, 2007.
- Kamel-deen ; Maritime security cooperation in the gulf of guinea : prospects and challenges. édité aux pays bas.
- Fondation méditerranéenne d'études stratégiques/Etat major de la marine. Les enjeux sécuritaires et maritimes du golfe de guinée à dix ans ; édité en France.
- Samuel Sylvain NDUTUMU. Géopolitique maritime du Golfe de Guinée au XXI^{ème} siècle. Edition Harmattan, 2012. 5-7, rue de l'Ecole-Polytechnique, 75005 Paris. www.librairieharmattan.com
- Mathieu le Hunsec. La marine nationale en Afrique depuis les indépendances. 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de guinée. Imprimé SHD 2011
- Centre d'analyse et de prévision des risques internationaux.géopolitique de l'Afrique de l'ouest : histoire, économie, politique, stratégie. Edition Clairet Sophie 1972 ; France
- Jean Lucien Ewangué. Enjeux géopolitique de l'Afrique centrale. Edition l'Harmattan 2009
- Thèse de Landot, Xavier. Place de l'Afrique dans les échanges d'hydrocarbures par voie maritime, sous la direction de Serges SURE.
- Lafarge,Ffrançois. La guerre mondiale du pétrole : Etat Unis, chine et Inde à la conquête de l'or noir. Editions Ellipse 2008.
- Oliveira, Ricardi soares. Oil and politics in the gulf of guinea. Éditions Columbia university press 2007.
- Patrice Moundouga Mouity.le Gabon bleu dans le Golfe de guinée: Réflexions sur les problématiques géopolitiques. Aux éditions Connaissances et savoirs, France 2017.

- Théodore Nicoué Gayibor. Cinquante ans d'indépendance en Afrique subsaharienne et au Togo. Aux éditions l'harmattan, France 2012.
- Jean François Bayart, Achille Bembe, Comi Toulabor. La politique par le bas en Afrique noire. Edition Karthala, 2008.
- Jean-Christophe Rufin et François Gaulme. Frontières, sécurité et développement en Afrique subsaharienne. (Travaux et notes de l'Institut des relations internationales, 1997).
- Jean valette. La France et l'Afrique : L'Afrique subsaharienne de 1914 à 1960. Editions Sedes, France 1994.
- Francis Terry Mc Namara. France in Black Africa. Editions National defense University, washington DC, 1989.
- Bernard Lugan. Afrique, l'histoire à l'endroit. Editions Perrin, paris 1945.
- Dominique ARBIOL. L'Afrique : un nouveau moyen-orient pour les Etats –Unis. (mémoire CID 2004).
- Daniel hervouet. Hasards de mer : récits : les officiers du grand large. Aux éditions Balland, paris 2018.
- Jonathan Ndoutoume Ngome, « Les aspects géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation pétrolière dans les pays du golfe de Guinée », Thèse de Doctorat soutenue à l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes (IGARUN).
- Matthias Basedau and Annegret Mähler, « New oil finds in the Region : New Risks for the Region ? », in Fuelling the world failing the Region? Oil Governance and Development in Africa's Gulf of guinea, Abuja, Friedrich Ebert Stiftung, August 2011.
- Alcème Tsassa. NAP n° 32 – octobre 2015 **GOLFE DE GUINÉE: LIMITES POLITIQUES ET ENJEUX GÉOPOLITIQUES**

SITES CONSULTES

www.thinkingafrica.org • contact@thinkingafrica.org

– Achille Mbembé, « A la lisière du monde : Frontières, territorialités et souveraineté en Afrique », in Le territoire est mort vive les territoires. Paris, IRD éditions, 2005, pp.47-77.

– Albert-Didier Ogoulat, « Géostratégie et polémologie dans l'espace atlantique centre-oriental: le cas du golfe de Guinée.

MATHIEU LE HUNSEC .La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances : 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée . », article accessible dans http://www.institut-strategie.fr/Strategie_80_Ogoula.htm EE

François Silvère Songue, « Bien comprendre le golfe de Guinée pour mieux le gérer et le sécuriser », article accessible dans <http://www.afriqueprogres.com/in>

Union africaine Protection des poissons. 2050 Stratégie Maritime intégrée de l'Afrique (2050 Stratégie de l'objectif)
Adoptée à Addis-Abeba, Éthiopie sur 31 Janvier, 2014 | Anglais | Français

Ecowas et la pêche en Afrique. Communauté économique des Etats d'Afrique d'ouest (CEDEAO) Stratégie Maritime intégrée (EIMS) et Plan de mise en œuvre
Adopté à Yamoussoukro, Côte d'Ivoire sur 29 Mars, 2014 | Anglais | Français

Golfe de Guinée Pêches. Le protocole relatif à la stratégie pour garantir du golfe de Guinée des intérêts vitaux des CEEAC dans les mers
Adopté à Kinshasa, République démocratique du Congo 24 Octobre, 2009 | Français

Commission du golfe de Guinée (GGC) Stratégie Maritime intégrée
Adoptée à Malabo le 10 Août 2013 | Affichage du Document