Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)

HARIS SEPTEMBRE 2026

N°22

Editée par le Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO)

Université Alassane OUATTARA

e.ISSN 2709-5053 i.ISSN 3106-4914

Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques (HARIS)

N° 022 Septembre 2026

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

e.ISSN 2709-5053 **i.ISSN 3106-4914**

Indexations internationales

https://reseau-mirabel.info/revue/19498/Haris

Scientific Journal Impact Factor

TOGETHER WE REACH THE GOAL

https://sjifactor.com/passport.php?id=23388

auréHAL
accès aux données de référence de HAL

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/224412

Administration de la Revue

Directeur Scientifique : Professeur M'BRA EKANZA Simon-Pierre (Professeur Emérite du CAMES, Université Félix Houphouët-Boigny)

Directeur de Publication : CAMARA Moritié (Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Directeur de Rédaction : KOUAKOU N'DRI Laurent (Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Coordonnateur de Publication : SILUE Nahoua Karim (Maitre de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Trésorière : YAO Elisabeth (Maître-assistante en Histoire économique, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Chargés de diffusion : KEWO Zana (Maitre-Assistant d'Histoire des Relations Internationales, Université Péleforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire),

KPALE Boris Claver (Maitre-Assistant d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire)

Webmaster : Kouakou Kouadio Sanguen (Assistant Département de Mathématique et Informatique, Université Alassane OUATTARA)

Éditeur : Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO), Université Alassane OUATTARA)

Website : http://www.revue-haris.org
Courriels : cerriuao01@gmail.com / asriesa2012@gmail.com

Comité Scientifique

-**M'BRA EKANZA Simon-Pierre**, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-**KOULIBALY Mamadou**, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-**Abdoulaye BATHILY**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-**Jean-Noël LOUCOU,** Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-**KOUI Théophile**, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-**Francis AKINDES,** Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-**ALLADAYE Comlan Jérôme**, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

-**SAADAOUI Ibrahim Muhammed**, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies - Tunisie)

-**Ousseynou Faye,** Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-**Samba Diakité,** Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

-**Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain**, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

-**ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre**, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-**GBODJE Sékré Alphonse,** Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-**Syrius AHMADI**, Professeur de Géopolitique (Université Tabbiath Modares de Téhéran- République Islamique d'Iran)

- **Marie Miran-Guyon**, Maitresse de Conférences HDR (École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), Paris France)

Comité de Lecture

-**BATCHANA Essohanam**, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

-**AKROBOU Agba Ezéquiel**, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**CAMARA Moritié**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

-**GUESSAN Benoit**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**N'Guessan Mohamed,** Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**Ernest YAO BI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**GOLE Antoine**, Professeur Titulaire d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

-**BAMBA Abdoulaye**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**POZUELO Yvan,** Professeur d'Histoire Contemporaine, spécialiste de la Franc-Maçonnerie au CIFP Hosteleria y Tourismo (Gijon- Espagne)

-Léo Montaz, Chargé de Recherche, Institut d'Ethnologie (Université de Neuchatel, France)

Adresse aux auteurs

La Revue HARIS parait 4 fois dans l'année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions. Si un numéro doit porter sur un thème précis, cela sera communiqué sur le site de la revue six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue http://www.revue-haris.org). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.

Sommaire

KOFFI Brou Dieudonné & Tiranké Ibrahima Kalil SACKO
Souveraineté et relations internationales : L'Alliance des États du Sahel et la recomposition des partenariats internationaux 10-22

Daniel Akpolê Koffi YAO
Lecture métaphysique des relations internationales : La triangulation comme méthode d'analyse.....23-35

DIOMAND Aïkpa Benjamin
Le Droit International contemporain à l'épreuve de la conception Marxienne du Droit.....36-47

SERIKPA Gnabro Harding
Les Organisations Non Gouvernementales et la coopération humanitaire comme instruments du Soft Power russe en Asie Centrale postsoviétique (1991-2022) 48-62

BOLOU Bi Sery Anguipla Ange Junior
L'État libéral : Une critique de la neutralité procédurale à la lumière de Charles Taylor.....63-75

Abdoulaye BAMBA & Kouakou Joël KOUASSI
L'Accord de Cotonou : Entre revitalisation et limites des Etats ACP à conduire des négociations (2000-2002) 76-90

ZOUZOU Kouassi Noel
Migration et intégration régionale : Une longue tradition de coopération économique par le bas à travers le cas ivoirien.....91-105

IRIÉ Bi Irié Jean-Marc
Patrimoine spolié : Le bras de fer mémoriel entre l'Afrique et l'Europe.....106-117

Aristide EDZEGUE MENDAME & Jary Herrlich OBORO NTE
Les limites du tropisme militaro-sécuritaire de la coopération sécuritaire régionale et internationale dans le Golfe de Guinée (1990-2023) 118-130

Diamane DIOUF
Les défis de la lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée : Analyse des causes, de l'évolution du phénomène et des perspectives d'éradication.....131-146

Mohamed Lamine MANGA
Colonisation et nationalisme en Guinée-Bissau (1897-1963).....147-162

YAO Kouadio Abel
La diplomatie de suivi en temps de crise : Le cas de la Côte d'Ivoire (2002-2011).....163-172

DIBY Kouadio Jean & KEAROU Detehon Ange Flavy
Les fondements de la politique de développement économique de l'Allemagne Wilhelmienne de 1890 A 1914.....173-185

FAMOUSSA Coulibaly
La Charte des Nations Unies face aux mutations géopolitiques actuelles : Entre montée de l'unilatéralisme et fragilisation de la sécurité collective.....186-201

Arsène Brice BADO
Qui fixe l'Agenda ? Influence des partenaires techniques et financiers étrangers sur les activités des organisations de la Société Civile en Côte d'Ivoire.....202-220

Albert WANVOESSO & Cossi Basile MEDENOU & Miré Germain PALE
La deportación de los negros esclavos al Nuevo Mundo: ¿Problema u oportunidad para el desarrollo de América ?.....221-232

TRAORÉ Moustapha
Der Bau und die modernisierung des hafens von San Pedro: Ein beispiel für internationale zusamenarbeit mit deutscher beteiligung für eine infrastruktur regionaler bedeutung.....233-252

N'Goran Alphonsine KAMENAN épouse GARCÍA & Konan Pacome YAO
La inmigración internacional en España de 2016 à 2026 : una perspectiva económica: 253-269

Dogba Léonce BAWA
El fracaso de la revolución bolivariana y el secuestro de Maduro.....270-285

KONE Yacouba & Logbou Kousso Marie Flora GOSSAN
Espaces et empruntes des femmes fortes durant les conquêtes arabes de 622 à 675.....286-297

Sibiri BAMBA
Nasrul Ilm : Trajectoire et stratégie de déploiement d'un soufisme transnational en Côte d'Ivoire (1994-2023) 298-311

Konan Parfait N'GUESSAN & Djro Bilestone Roméo KOUAMENAN
L'Église et la construction des empêchements de mariage pour parenté en Occident au haut Moyen-Age.....312-326

Dr Mamady BAMBA
De l'Agriculture coloniale à la planification socialiste de l'Agriculture en Guinée : Ruptures ou continuités ? 327-336

Rokiatou BAMBA
La mondialisation dans la presse numérique ivoirienne : Cas de la campagne présidentielle de 2025.....337-356

Clotaire Claver OKOUYA
Gentrification et transformation du paysage urbain de Poto-Poto à Brazzaville (République du Congo) 357-374

BROU Kamenan Marcel & KOUKOUNON Wilfried Gautier & CISSE Fatoumata
Conséquences socio-économiques des accidents hydromorphologiques de 2020 sur l'axe Adjamé-Zoo.....375-386

YÉO Watagaman Paul & YÉO Siriki & YEO Yakatienguelpou
Accès à l'eau, revenus féminins et tensions agropastorales autour des barrages de la sous-préfecture de Karakoro (Nord de la Côte d'Ivoire) 387-403

BOCOUM Moussa Fadiala
Évaluation des politiques de gestion de la forêt classée de Sounsan...404-416

KONE Soulemane
La laudation dans *la Ronde des Jours* de Bernard Dadié et *Refrains sous le Sahel* de Pacéré TiTinga : Une poétique de la célébration de l'identité Africaine.....417-429

LES LIMITES DU TROPISME MILITARO-SÉCURITAIRE DE LA COOPÉRATION SÉCURITAIRE RÉGIONALE ET INTERNATIONALE DANS LE GOLFE DE GUINÉE (1990-2023)

Aristide EDZEGUE MENDAME
Maître de Conférences en Histoire des relations internationales, Institut Universitaire des Sciences de l'Organisation Sophie Ntoutoume Emane (IUSO-SNE), Libreville/Gabon /edzeguea@yahoo.fr

Jary Herrlich OBORO NTE
Doctorant en Histoire des Relations Internationales à l'Université Omar Bongo (Gabon) / herrlichoboro2025@gmail.com

Résumé

L'étude de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée a souvent pris la forme d'un récit événementiel. Cet article en s'appuyant sur la démarche plurifactorielle de l'Histoire des Relations Internationales (HRI) permet de s'écarter de l'évènementiel pour s'intéresser aux « forces profondes ». L'essor et l'ampleur de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée ont suscité une vive inquiétude au niveau régionale et international à cause de son importance géoéconomique et géopolitique. Cela a conduit à l'implémentation d'une architecture de coopération sécuritaire à double niveau : régionale et internationale. Cependant, l'examen des articulations entre les mouvements conjoncturels du temps court et les pesanteurs structurelles de longue durée montre que cette coopération est davantage tournée vers une approche militaro-sécuritaire. Ce tropisme militaro-sécuritaire fait de la lutte contre la criminalité un mythe de Sisyphe : il ne permet pas de résoudre les causes profondes de la criminalité. Ce dernier présente aussi des écueils qui entravent la dynamique de la coopération régionale.

Mots clés : Criminalité, Golfe de Guinée, Piraterie, Géopolitique, Insécurité.

THE LIMITS OF THE MILITARY-SECURITY FOCUS OF REGIONAL AND INTERNATIONAL SECURITY COOPERATION IN THE GULF OF GUINEA (1990–2023)

Abstract

The study of maritime crime in the Gulf of Guinea has often taken the form of an event-driven narrative. This article, drawing on the multifactorial approach of the History of International Relations (HRI), moves beyond this event-driven perspective to focus on the underlying forces. The rise and scale of maritime piracy in the Gulf of Guinea have generated significant concern at the regional and international levels due to its geoeconomic and geopolitical importance. This has led to the implementation of a two-tiered security cooperation architecture: regional and international. However, an examination of the interplay between short-term, cyclical trends and long-term structural forces reveals that this cooperation is primarily oriented towards a military-security approach. This military-security bias makes the fight against crime a Sisyphean task: it fails to address the root causes of crime. Furthermore, it presents obstacles that hinder the dynamics of regional cooperation.

Keywords: Crime, Gulf of Guinea, Piracy, Geopolitics, Insecurity

INTRODUCTION

La publication du Nouvel Agenda de la Paix en 2023[1], renouvelle le débat sur les paradigmes de sécurité dans le monde. En effet, dans le cadre de la réforme de l'architecture internationale de sécurité collective, le Secrétaire général de l'ONU Antonio Guterres suggérait que les conflits soient résolus dans : « des cadres et des organisations solides au niveau régional, des approches à dimension humaine [2] et des solutions globales plutôt que des mesures de sécurité[3] ». En filigrane, cette suggestion implique d'abord l'examen des facteurs qui déclenchent les conflits. Ensuite, elle questionne la pertinence et la capacité des mécanismes de sécurité collective existant à enrayer les facteurs qui déclenchent ces conflits. C'est dans cette perspective que la coopération sécuritaire dans le golfe de Guinée est envisagée dans cette étude.

Au cours des trois dernières décennies, la criminalité maritime notamment le terrorisme, la piraterie et le brigandage ont été au cœur des préoccupations internationales. La nature, l'ampleur, les dimensions et les conséquences de ces actes et crimes diffèrent selon les pays et les régions (C. Ukeje et W. Mvomo Ela, 2011). Le golfe de Guinée a enregistré 205 actes de piraterie entre 2010 et 2013 (R. Dussey, 2014).

Cette augmentation des actes de piraterie et son élargissement ont conduit à classer le golfe de Guinée parmi les zones maritimes les plus dangereuses au monde. Pour lutter contre cette criminalité devenue transnationale, depuis 2013, les 19 Etats riverains avec l'appui de leurs partenaires internationaux déploient des stratégies, afin de sécuriser cet espace maritime stratégique. Parmi les partenaires qui œuvrent à la sécuriser la région, on note les pays suivants : les Etats-Unis, la France, le Canada, l'Italie, l'Espagne, le Royaume Uni, la Chine, le Brésil, la Russie, l'Inde, le Japon, la Corée, etc.

Les organisations internationales et les organismes internationaux : l'Organisation des Nations Unies (ONU), l'Union Européenne (UE), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Interpol et Organisation des Nations Unies pour la Drogue et le Crime (ONUDC).

Toutefois, malgré cette forte mobilisation, entre 2017 et 2023, le golfe de Guinée a enregistré environ 530 actes criminels dont : 99 en 2017, 90 en 2018, 111 en 2019,115 en 2020, 52 en 2021, 32 en 2022 et 31 en 2023(Mica center, 2023). Cependant, l'étude de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée a souvent pris la forme d'un récit événementiel. Tant les dommages qu'elle inflige à la vie humaine et son impact sur les économies riveraines et la sécurité énergétique internationale,

[1] Le nouvel Agenda pour la paix (2023), a été rédigé par le Secrétaire général de l'ONU Antonio Guêterres. Le NAP est l'un des 11 documents d'orientation rédigés pour encadrer les débats du Sommet pour l'avenir prévu en septembre 2024.

[2] Pour que l'action nationale en faveur de la paix soit efficace, elle doit être axée sur les personnes et s'appuyer sur l'ensemble des droits humains. Les gouvernements doivent rétablir la confiance avec leurs électeurs en dialoguant avec ceux et celles qu'ils représentent, en les protégeant et en les aidant à concrétiser leurs aspirations.

[3] Les réponses à la violence, y compris la lutte contre la menace posée par les groupes armés non étatiques tels que les terroristes et les extrémistes violents, ne peuvent être efficaces que si elles s'inscrivent dans une démarche d'ensemble reposant sur une stratégie politique. Le fait de ne pas s'attaquer aux causes profondes de la violence peut conduire à des réponses excessivement sécuritaires, notamment dans les opérations de lutte contre le terrorisme et les insurrections. Elles peuvent être contre-productives et renforcer les dynamiques mêmes qu'elles cherchent à enrayer, car leurs conséquences profondes (réactions des populations locales, violations des droits humains, exacerbation des inégalités de genre et distorsion des économies locales) peuvent être de puissants moteurs pour le recrutement dans des groupes terroristes ou armés.

suscitent un mélange d'émotion primaire : crainte, haine et peur conduisant à des jugements moraux qui font barrage à la réflexion et inhibent l'analyse rationnelle.

Cette réalité est encore renforcée par les médias (TV5 Monde, Africa 24 TV, Africa News, CGTN français…) et les organismes en charge de recenser ces actes (Mica Center, CIC, BMI, etc.). Dès lors, les faits y sont souvent privilégiés au détriment de l'analyse.

L'impact de ces actions est privilégié au détriment des facteurs explicatifs de la criminalité. Ainsi, la nécessité d'intervenir militairement ne peut qu'être une suite logique. Mais, mal élaborée, les actions politico-stratégiques, qui ne prennent pas en compte les causes sous-jacentes de la criminalité en particulier la piraterie peuvent être dangereuses pour la région et pour la communauté internationale. Au regard de ce qui précède, il convient d'aller au-delà de l'immédiateté imposée par la conjoncture.

C'est pourquoi, il est important de dégager les articulations entre les mouvements conjoncturels du temps court à savoir les actions politico-stratégiques et les pesanteurs structurelles de longue durée (ressources, conditions socioéconomiques et les psychologies collectives). Ainsi nous voulons scruter le passé pour comprendre pourquoi le golfe de Guinée figure toujours parmi les zones maritimes les plus dangereuses au monde alors que s'y déploient d'importants efforts et stratégies des Etats du golfe de Guinée et de la communauté internationale ?

Mais avant, il convient de savoir pourquoi le golfe de Guinée fait-il l'objet d'une attention particulière nécessitant une coopération régionale et internationale ?

Cette étude entend d'abord montrer que le golfe de Guinée figure toujours parmi les zones maritimes les plus dangereuses au monde, parce que les Etats riverains et leurs partenaires ont fait le choix d'un tropisme militaro-sécuritaire. Ce dernier conduit vers un mythe de Sisyphe, car il ne permet pas de résoudre les problèmes politiques, socioéconomiques et environnementaux qui alimentent la criminalité maritime au niveau local depuis 1990[4].

Aussi, ce tropisme militaro-sécuritaire présente des écueils qui entravent la dynamique de la coopération régionale. Pour saisir les enjeux inhérents à la sécurité et la sureté maritimes dans cet espace maritime, cet article s'appuie sur une collecte des données holistique. Cette méthode sera combinée à la démarche plurifactorielle de l'Histoire des Relations Internationales (HRI).

Cette dernière permet à l'historien de s'écarter de l'évènementielle pour s'intéresser à ce que le fondateur de l'HRI Pierre Renouvin (1964) a appelé « forces profondes », c'est-à-dire les facteurs qui orientent dans une large mesure les actions politiques et stratégiques. Ces forces agitatrices sont matérielles et psychologiques.

1.LE GOLFE DE GUINEE : CARREFOUR D'ENJEUX GEOPOLITIQUES ET SECURITAIRES

1.1 Présentation de la région du golfe de Guinée

Le golfe de Guinée est une zone maritime de l'océan Atlantique Sud-est. La démarcation exacte de cet espace

[4] L'autre force profonde de la région repose sur l'insécurité de la période allant de 1990 à nos jours. Elle est liée à la mauvaise gouvernance de la rente pétrolière et des autres ressources stratégiques de la région. De même, le retard des Etats de la région dans les processus de démocratisation, la piraterie maritime qui sévit sur les côtes ouest africaines, sont autant de menaces et d'incertitudes qui pèsent sur la région. Elles préoccupent les administrations Clinton et Bush car elles sont susceptibles d'hypothéquer les intérêts vitaux des Etats-Unis dans la région.

maritime ouest africain est source à équivoque. Mais, il existe deux définitions régulièrement reprises par les spécialistes de la région. La première se veut large et inclut dix-neuf pays [5] alors que la seconde, plus restrictive, ne compte que huit pays[6].

Carte n°1 : Présentation géographique du golfe de Guinée au sens large

Source : stable sea 2020

Dans le cadre de cette étude, le golfe de Guinée sera considéré tel qu'il est présenté sur cette carte, c'est-à-dire le vaste ensemble côtier long d'environ 6000km, qui s'étend du Sénégal à l'Angola. Cette conception intègre alors 19 pays côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale ainsi que deux principales organisations d'intégration régionale : la Communauté des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté des Etats d'Afrique Centrale (CEEAC).

Cet espace maritime et son hinterland sont très riches en minéraux, en gisements pétro gaziers offshore, en ressources halieutiques et forestières (Stable sea 2020, Marine et Océan). Le golfe de Guinée est très convoité en raison de ses ressources naturelles en particulier les hydrocarbures. Les acteurs qui convoitent la région sont : les communautés locales revendiquant le droit d'usage et les profits générés par ces ressources, Etats riverains soucieux d'exercer leur souveraineté, compagnies privées en quête de profits et les puissances internationales souhaitant contrôler ce lieu d'approvisionnement (International Crisis Group, 2012).

Cependant, l'exploitation de ces ressources, en particulier le pétrole, cause des nombreux dommages

[5] Les principaux pays riverains du golfe sont :
- Le Liberia et la Côte d'Ivoire
- Le Ghana et le Togo
- Le Bénin et le Nigéria
- Le Cameroun et la Guinée équatoriale
- Le Gabon et Sao Tomé-et-Principe (nation insulaire)
- La République du Congo, la République démocratique du Congo et l'Angola (selon les définitions géopolitiques larges incluant l'Atlantique Sud-Est)

[6] C'est la conception que retient le traité créant la Commission du Golfe de Guinée (CGG). Cf. B. Abdelhak, « Le Golfe de Guinée, zone de contrastes : Richesses et vulnérabilités », *OCP Policy Center*, p.7-9.

environnementaux [7] , tels que la pollution des eaux et des terres agricoles, qui associés aux mauvaises politiques de redistribution de revenus ont donné lieu à des nombreuses contestations dont la plus radicale est la piraterie.

1.2 La stabilité du golfe de Guinée : un enjeu géoéconomique et sécuritaire régional et international

La nécessité de stabiliser le golfe de Guinée repose sur les aspects économiques, commerciaux, sécuritaires et géopolitiques. En effet, cette région est d'une importance capitale aussi bien pour les nations riveraines que pour les pays industrialisés d'Europe, d'Amérique et d'Asie. Cette affirmation se justifie par le fait que le golfe de Guinée possède l'un des plus grands gisements sous-marins de pétrole connu au monde (environ 4,5% de réserves mondiales). Sur les 19 pays que compte la région 17 sont concernés ou vont être concernés par la production du pétrole (V. Saliou, 2020).

De plus, cette région se présente davantage comme un hub de flux entrant et sortant plutôt qu'un axe stratégique du transport maritime international. Ce hub est avant tout vital pour les pays riverains qui importent 90% de leurs biens de consommation y compris les denrées alimentaires en provenance des autres parties du monde par voie maritime. C'est également un hub stratégique pour les puissances extérieures. Car, chaque année, près de 180 millions de tonne d'hydrocarbures quittent la région à destination de l'Europe (90 millions), des Etats-Unis (50 millions) et de la Chine 40 millions (V. Saliou, 2016).

Cette région est donc essentielle pour sécuriser les voies d'approvisionnement en bien de consommation (pour les pays riverains) mais également pour sécuriser les voies d'approvisionnement énergétique et stratégique dans des secteurs clefs tels que l'uranium ou en tant qu'espace d'exploitation des terres rares ou de réserves halieutiques (V. Saliou, 2020). N'étant pas un axe stratégique du transport maritime international et les pirates de la région étant des acteurs locaux, la piraterie devait avoir une faible internationalisation des enjeux économiques et sécuritaires.

Toutefois, bien des événements locaux ou nationaux peuvent d'emblée avoir une incidence internationale ; d'autres encore en ont après un temps de latence ou après le développement d'un phénomène de résonance (R. Frank, 2003).

Le développement de la piraterie illustre aisément ce constat de Robert. Présente dans le golfe de Guinée depuis les années 1990, la piraterie a pris une dimension radicale à partir de 2005 « lorsque des groupes militants dans la région du delta du Niger (Nigéria) avaient attaqué des infrastructures pétrolières et gazières » (Rapport du Conseil de sécurité, 2022). Ces actes qui ne concernaient que l'espace maritime du Nigeria ont pris une dimension transnationale, régionale, transrégionale entre 2008 et 2009 (International Crisis Group, 2012) ; et internationale dès 2011(CS. Résolution 2018).

Cette criminalité a eu divers impacts sur le transport maritime. En effet, la piraterie a entrainé des couts directs estimés « à quelque 4 millions de dollars le montant annuel des rançons versées en échange de la libération de marins enlevés et à quelque 1,925 milliard de dollars US par an la perte

[7] Le golfe de Guinée subit des déversements en mer de près de 3 000 tonnes d'hydrocarbures chaque année. (Cols bleus, 2017).

financière cumulée… ». Elle a aussi entrainé une réduction du trafic maritime et une hausse des primes d'assurance de transport.

Cela a alourdi la facture des importations et a entravé la compétitivité des exportations des États tant côtiers que des États non maritimes. En observant l'évolution de la criminalité dans le golfe de Guinée on constate que les fils qui relient le local ou le national au circuit international sont plus ou moins conductibles. Concrètement, la porosité des frontières, le caractère transnational de la menace et la présence des compagnies pétrolières et minières américaines, européennes et asiatiques ont conféré une dimension internationale à la piraterie dans le golfe de Guinée (A. Riols, 2010).

1.3 Les réponses des Etats riverains et de la communauté internationale à la criminalité maritime

En raison de l'intérêt stratégique du golfe de Guinée, la détérioration de la situation sécuritaire a provoqué une quête de solutions au niveau régional et international. Dans ce contexte, en juin 2013, les Etats riverains du golfe de Guinée ont organisé un sommet régional ; en vue d'adopter une stratégie globale, sous l'auspice de la CEEAC et de la CEDEAO, conformément aux recommandations de la résolution (2039 de 2012) du Conseil de Sécurité.

Le principal enjeu de la coopération régionale était d'apporter une réponse coordonnée contre la criminalité maritime transnationale ; afin d'éviter la délocalisation des zones de tensions ou une régénération de celles-ci une fois combattues au niveau d'un pays ou d'une des zones du golfe de Guinée (Discours de Paul Biya, 2013).

Au terme du sommet, l'architecture de sûreté et de sécurité maritimes définie par le mémorandum a identifié quatre principaux domaines de coopération pour lutter contre l'insécurité maritime : d'abord la réorganisation politique, ensuite le renforcement des capacités navales, puis la formation et enfin le partage de l'information maritime. Un code de conduite a été adopté et constitue la base juridique de la coopération entre les États riverains. Cependant, la détermination des États du golfe de Guinée à lutter contre la criminalité maritime s'est heurtée au manque de moyens.

Le Conseil de sécurité, ayant constaté que dans l'espace maritime ouest africain l'insécurité ne prolifère pas sur une absence d'État mais sur un vide capacitaire et juridique, a invité les partenaires internationaux à soutenir les initiatives des Etats côtiers (Résolution 2039 de 2012).

Dès lors divers initiatives bilatérales et multilatérales ont été conduites. D'entre ces initiatives on note la création, en 2013, d'une plateforme dénommée Groupe des Amis du golfe de Guinée (G7++). Ce groupe compte à son sein à la fois les pays du G7 (Allemagne, Canada, États-Unis d'Amérique, Italie, Japon, Royaume-Uni, et France) et bien d'autres pays (Belgique, Brésil, Corée du sud, Danemark, Espagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal et la Suisse) ainsi que l'Union européenne, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et INTERPOL.

L'aide apportée par ce forum revêt plusieurs formes et se traduit particulièrement par le déploiement des moyens navals militaires, les dotations en équipements et les programmes de formation en faveur des nations riveraines. Les contributions des partenaires internationaux sont de ce fait davantage tournées vers le renforcement des capacités militaro-sécuritaire.

2.TROPISME MILITARO-SECURITAIRE DE LA LUTTE CONTRE LA CRIMINALITE ET RISQUE DE PERPETUATION DE LA CRIMINALITE MARITIME

2.1 Instrumentalisation régionale ou influence du contexte sécuritaire international dans l'élaboration des stratégies régionales

Le code de conduite adopté en 2013, qui compte 18 pages fait autant référence à la piraterie maritime qu'au terrorisme soit 23 fois pour le premier et 21 fois pour le second[8]. Ce fait peut renvoyer à deux réalités. Soit il y a chez les stratèges et les gouvernants de la région une conception selon laquelle les actes de piraterie commis dans le golfe de Guinée sont des éléments opératoires du terrorisme. Ou le mot est utilisé comme synonyme de piraterie. Ou encore le mot terrorisme semble être utilisé pour attirer la sympathie de la communauté internationale.

Car, depuis les attentats du 11 septembre 2001, la mort collective et les émotions causées par le terrorisme a déclenché des processus de conscientisation et contribué à créer de nouvelles sensibilités internationales. Dès lors, les Etats en tête des quels les Etats-Unis sont devenus plus sensibles aux crimes touchant à la sécurité internationale, et développent des stratégies, notamment la guerre préventive pour combattre ces menaces asymétriques.

Pour le cas du golfe de Guinée, il y a lieu de se questionner afin de savoir si les Etats riverains ont usé d'une rhétorique de diabolisation pour accroitre la sensibilité de leurs partenaires. Pour l'instant, quelle que soit l'acception, cet amalgame associé à la hantise de la communauté internationale relative à la peur du terrorisme, combinée à l'importance économique et stratégique de la région explique l'important déploiement de moyens militaires des nombreux pays ayant des intérêts dans la région. Par ailleurs, les flottes des grandes puissances, intéressées par le trafic commercial : les USA, la France, la Chine, le Japon, la Corée, la Russie, semblent avoir influencé les stratégies régionales.

Il y a lieu de penser qu'ils perçoivent ces actions comme étant dirigées contre eux et contre leurs intérêts dans la région. Or, significative est la conclusion du rapport du Conseil de sécurité de 2022 dont l'un des objectifs était d'établir le lien entre les groupes terroristes qui opèrent dans la région et les pirates du golfe de Guinée. Ce rapport a reconnu que « Rien n'indique cependant à ce jour de liens sur les plans opérationnel, organisationnel ou idéologique entre des groupes d'extrémistes, de terroristes ou de pirates dans le golfe de Guinée ».

Pour revenir sur cette confusion, M. Ropivia (2010, p.87) précise que « cette doctrine qui est d'actualité est un amalgame incohérent de terrorisme, de piraterie, de grand banditisme, d'extrémisme violent, de nationalisme d'autodétermination et de nationalisme économico-identitaire ».

Il renchérit en déclarant que c'est le réflexe de présomption de terrorisme, souvent mal évalué par les puissances anti-terroristes, qui a fini par déboucher sur une doctrine de

[8] Le **Code de conduite de Yaoundé**, adopté les 24 et 25 juin 2013 au Cameroun lors d'un sommet des chefs d'État, est un accord historique signé par 25 pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale pour sécuriser l'espace maritime.

Les objectifs principaux

- **Lutter contre la piraterie** et les vols à main armée en mer.
- **Combattre les trafics illicites** et la pêche illégale non réglementée.
- **Partager les informations** de manière fluide entre les marines nationales.
- **Mener des opérations conjointes** au-delà des simples eaux territoriales de chaque pays.

guerre préventive qui n'est autre qu'un terrorisme d'Etat. « Cette assimilation de la piraterie au terrorisme masque la responsabilité des gouvernements et des multinationales dans le déclenchement de ces crises ».

En abondant dans ce sens, B. Augé (2009, p.52) estime que « le vandalisme de l'outil de production ou de distribution des compagnies pétrolières et gazières semble être une expression pour faire pression sur ces sociétés et dans le même temps sur le gouvernement » afin de permettre une distribution équitable des revenus. La mise à l'écart de cette réalité contribue à ancrer le « complexe de victimologie des Etats[9] ».

Loin de nous l'idée de justifier ces crimes odieux, mais la mise à l'écart de cette réalité camoufle une multitude de facteurs qui alimentent la piraterie. L'occultation de cette réalité et la répression qui s'en suit génèrent une escalade de la violence. M. Kaldor (2006, p.1), en prenant l'exemple sur le cas irakien constatait que c'est : « l'incapacité des grandes puissances à comprendre le changement des menaces et des rapports sociaux de guerre qui entraîne ces derniers toujours plus profondément dans une combinaison d'insurrections et de conflits sectaires renforçant le terrorisme mondial ».

Certes, une réelle culture de la criminalité s'est développée dans le golfe de Guinée, mais à l'origine se trouve l'accaparement des rentes pétrolières par l'élite dirigeante et les compagnies privées étrangères et la marginalisation des populations. Ces facteurs ont exacerbé les tensions sociopolitiques et favorisé l'émergence de groupes armés (T. Vircoulon et V. Tournier, 2015, p. 163).

2.2 Origine de la criminalité : la piraterie dans le golfe de Guinée

Historiquement, c'est en 1990 que se situent les origines de la piraterie dans le golfe de Guinée. Elle s'est manifestée sous la forme d'un nationalisme économico-identitaire. La découverte du pétrole au Nigeria en 1958, va accroitre l'intérêt du pouvoir central nigérian pour la région du Delta du Niger où est extrait 90% du pétrole du pays. Mais la mauvaise gouvernance de cette ressource et la marginalisation des nombreux groupes ethniques, qui composent cette région contribua à la création des organisations protestataires ethniques à l'instar du MOSOP[10] en 1990.

A cette époque, les revendications furent pacifiques et portaient à la fois sur la protection de l'environnement des Ogonies, la sécurité humaine et l'autodétermination. Précisons que la conjoncture internationale à cette époque était favorable au développement de ces groupes d'autodétermination. En ce sens que cette période est également celle de l'émergence du concept de sécurité humaine[11]. Ce concept prône plus de liberté et de protection des individus.

Car, la fin de la Guerre froide en 1991, a permis à la communauté internationale de réaliser à quel degré des millions de personnes étaient ostracisées et occultées lorsque la sécurité ne se focalisait que sur la sûreté de l'Etat (S. Menard).

Toutefois, les attentats du 11 Septembre 2001, ont freiné cette dynamique. A la suite de ce malheureux évènement, des nombreux groupes

[9] Cette approche exclusive du terrorisme et de la piraterie empêche la communauté et l'opinion internationales de porter un regard attentif sur la part de criminalité des Etats. On ne peut en effet pas exclure des extrapolations malveillantes de cas de piraterie.

[10] Le Mouvement pour la survie du peuple ogoni

[11] La sécurité humaine est un concept de l'Organisation des Nations Unies qui place l'individu, et non plus seulement l'État, au centre des préoccupations de sécurité

luttant pour un idéal de liberté, ou de revendication d'équité socio-économique ont été assimilés à du terrorisme (M. L. Ropivia, 2010).

De fait, la reprise des anciennes revendications des insurgés du Delta du Niger par le *Movement of Emancipation of Niger Delta (MEND*) en 2005 qui proteste par la prise en otage de l'industrie pétrolière et la destruction des infrastructures pétrolières et gazières, a favorisé l'assimilation de ce groupe et bien d'autres à du terrorisme et donc des menaces à la stabilité des Etats.

2. 3 La forte militarisation et le risque d'extraversion de la lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée

Les États du golfe de Guinée se sont engagés à accroitre leur présence en mer en se dotant de moyens navals et militaires. Ils ont bénéficié d'une pléthore de partenaires favorables à leur offrir aide et équipements.

Selon A. Tisseron, (2022, p.31) :

> La Côte d'Ivoire a acheté plusieurs navires à la France en janvier 2014, le Cameroun 2 patrouilleurs à la Chine fin 2013 ainsi qu'une barge de débarquement et 2 patrouilleurs espagnols, le Togo 2 patrouilleurs français en 2014, le Ghana 4 nouveaux patrouilleurs au premier trimestre 2022, etc. Au total, entre 2012 et 2021, le nombre de vecteurs maritimes pour mener des patrouilles seraient passés de 147 à 215 pour les 12 pays allant de la Côte d'Ivoire à l'Angola, auxquels doivent être ajoutés les moyens maritimes et aériens acquis par les autres pays côtiers de l'architecture de Yaoundé.

Entre 2015 et 2021, le Nigeria a acquis plus de 378 plateformes dont 172 patrouilleurs, 114 bateaux pneumatiques à coque rigide, 14 drones, 4 hélicoptères et 2 aéronefs de surveillance maritime, s'ajoutant à 7 aéronefs et 2 patrouilleurs acquis en août 2014 (A. Tisseron, 2023, p. 66). Précisons que les récents investissements des États dans l'acquisition des moyens navals et militaires font émerger des nouvelles préoccupations : à savoir les questions des droits de l'homme, de justice sociale et la capacité des États à investir dans les programmes d'aide aux populations.

Aussi la monté en puissance des marines riveraines aux allures d'une course à l'armement dans un environnement régional marqué par un regain d'intérêt pour la mer et l'existence des différends frontaliers représentent un danger à long terme pour la région (T. Vircoulon et V. Tournier, 2015). Mais, la militarisation du golfe de Guinée n'est pas uniquement due à la montée en puissance des marines régionales. Les forces navales militaires des différents pays partenaires contribuent à la sécurisation de la région.

L'aide internationale présente un caractère ambivalent qui laisse entrevoir un risque d'extraversion de la lutte contre la criminalité maritime. En effet, la volonté des partenaires internationaux à soutenir les nations riveraines s'est heurtée aux intérêts égoïstes de ces Etats partenaires. L'illustration parfaite de cette ambivalence est l'orientation du soutien de chaque grande puissance vers son champion régional (États-Unis/Nigeria, Royaume-Uni/Ghana, etc.).

De façon laconique, chaque grande puissance soutient son privilégié avec pour risque d'alimenter les rivalités entre Etats et modèles de l'action de l'Etat en mer. Cette ambigüité est également manifeste à travers la multiplication des plateformes d'échange d'information et de renseignement maritimes[12].

[12] À l'instar de la mise en place du système Yaris en 2016 par l'Union Européenne alors que les Etats du golfe de Guinée étaient connectés au système seavision, installé gratuitement en 2010 par les États-Unis en faveur des Etats riverains.

En conséquence, cette redondance des outils et la démultiplication des stratégies entravent l'interopérabilité des marines régionales.

Compte tenu ce qui précède, la lutte contre les menaces communes, notamment la piraterie semble avoir été utilisée par les puissances internationales comme prétexte pour déployer leurs outils militaires dans cette région afin de sécuriser leurs intérêts stratégiques.

Car les préoccupations de la communauté internationale portent essentiellement sur la sûreté du transport maritime et, par extension, sur l'approvisionnement du monde en énergie, elles vont pour la plupart à l'encontre des objectifs des communautés côtières qui perçoivent leurs soi-disant activités illicites comme des moyens légitimes de survie face aux contraintes imposées par les déficits en matière de gouvernance (C. Ukeje et W. Mvomo Ela, 2012).

2.4 La persistance des facteurs propices à une perpétuation de la criminalité maritime

Cette approche centrée sur la dimension militaire de la sécurité ne permet pas de saisir la dimension politique, socioéconomique et environnementale de la sécurité. D'abord, les causes de la piraterie et du vol à main armée peuvent être étayées par deux grandes catégories de facteurs. Il y a en effet des facteurs qui poussent vers la criminalité (la situation structurelle et conjoncturelle) et ceux qui attirent (le parcours individuel et les motivations personnelles).

Mais d'après le docteur Angela Meyer (2020, p. 42) : « dans le Golfe de Guinée les motivations des pirates ne sont que peu étudiées ». Ensuite, bien qu'une réelle culture de la criminalité se soit développée dans le golfe de Guinée, l'approche holistique de la lutte contre la criminalité semble avoir été absente des débats politiques et stratégiques (J.P. Meloupou et M. Tamekem Ngoutsop, 2012). Samuel Nguembok (2012, p.25) constatant l'absence de cette perspective systémique déclarait qu'« il est regrettable de constater que les mesures prises au sortir du sommet de Yaoundé en juin 2013 ne tiennent pas rigoureusement compte de la dimension sociale de la sécurité des populations au sens large du terme ».

Le corolaire de cette carence est que les stratégies actuelles sont une sorte d'apologie des opérations militaires. Or, la force militaire, les mesures visant à faire appliquer la loi et les opérations des services de renseignements ne peuvent pas à elles seules vaincre la piraterie et éliminer les conditions propices à la propagation de ces crimes.

Enfin, la prolifération de la criminalité dans le golfe de Guinée met en exergue que l'absence de paix structurelle constitue une menace à la stabilité des Etats. En effet, selon le rapport du Conseil de sécurité (2022) les causes qui ont conduit à la piraterie sont :

> Une pauvreté généralisée, la région comprenant quelque 242 millions de personnes vivant en deçà du seuil de l'extrême pauvreté, défini par l'ONU comme un revenu de 1,90 dollar E.-U par personne par jour et un sous-emploi et un chômage élevés, notamment parmi les jeunes. Ces facteurs et d'autres, tels que l'insuffisance de l'accès aux services publics et le sentiment parmi les populations, notamment celles vivant près des côtes, que les gouvernements ne sont pas en mesure de s'acquitter pleinement des priorités sur le plan du développement, de régler les problèmes de gouvernance ou d'atteindre les objectifs de développement durable, contribuent globalement à exposer davantage les populations au recrutement par des groupes de pirates et autres criminels.

A ces mobiles susmentionnés le conseil reconnait que :

> Les effets conjugués des changements climatiques, de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et de la dégradation environnementale d'écosystèmes fragiles ont déstabilisé et appauvri les populations locales en entravant leur accès aux sources primordiales de revenus et de nutrition. Si l'on y ajoute les autres préoccupations relatives à la gouvernance et à la sécurité, cela augmente le risque de voir des populations locales entraînées dans des activités illicites et criminelles, notamment dans des actes de piraterie et des vols à main armée en mer, comme moyen de survie.

Dès lors, il est clair que la piraterie tire ses origines, se nourrit et tire profits des facteurs structurels et conjoncturels. Les Etats riverains qui ont alors systématiquement recours aux mesures répressives brutales risquent de voir les extrémistes se multiplier. A l'instar de l'apparition du MEND à la suite des mouvements pacifiques. Quant aux partenaires internationaux de ces Etats qui soutiennent ces initiatives, ils contribuent à saper la confiance envers la communauté internationale et portent atteinte à sa légitimité.

Au contraire, une approche réaliste doit nous permettre de distinguer les différents visages de la piraterie et de la criminalité maritime. Pour V. Saliou (2020, p.10) « une analyse fine des actes de piraterie et de brigandage dans le golfe de Guinée permet de montrer qu'il existe deux grandes catégories d'acteurs : ceux commettant les actes de piraterie à des fins criminelles et ceux commettant des actes de piraterie à des fins vivrières ».

De ce fait, deux politiques publiques différentes sont envisageables : l'une de répression et l'autre de développement. Il est donc impératif de combiner les deux approches.

C'est pourquoi depuis 2016 le Conseil de Sécurité, souligne la nécessité de s'attaquer aux causes sous-jacentes de la criminalité maritime. Mais cet appel peine encore à trouver un écho favorable. Compte tenu de ces griefs qui demeurent irrésolus, ce tropisme militaro-sécuritaire qui prévaut conduit vers un mythe de Sisyphe et fait d'ailleurs craindre un risque de militarisation et d'extraversion de la lutte contre la criminalité maritime

.

CONCLUSION

L'analyse historique de l'évolution de la piraterie maritime montre que c'est l'exploitation des hydrocarbures et l'inégale répartition des bénéfices de cette exploitation ainsi que les dommages environnementaux inhérents à cette exploitation qui sont à l'origine de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée. Les effets déstabilisants de ces actes sur l'industrie pétrolière et le transport maritime ainsi que la présence de compagnies pétrolières et minières étrangères (américaines, françaises, chinoises, etc.) ont fait du golfe de Guinée un enjeu sécuritaire régional et international.

La volonté des Etats à résoudre cette situation dans l'immédiateté conjoncturelle à succomber à l'émotion engendrée par le nombre élevé de perte en vie humaine et au regard de l'importance géoéconomique et géopolitique de cet espace maritime. Cela explique le prisme militaro-sécuritaire des stratégies déployées dans la région.

L'analyse de la coopération sécuritaire dans l'espace maritime ouest et centre africain nous a permis de constater que la criminalité maritime perdure dans cette région parce que les stratégies déployées par les Etats riverains et leurs partenaires sont axées

autour d'un tropisme militaro-sécuritaire.

Tandis que les revendications des pirates du golfe de Guinée brouillent la distinction entre les dimensions socioéconomiques et politiques.

D'un point de vue sociologique, une analyse de l'intentionnalité des commettants permet de montrer qu'il existe deux grandes catégories d'acteurs : ceux commettant les actes de piraterie à des fins criminelles et ceux commettant des actes de piraterie à des fins vivrières (V. Saliou, 2020). De fait, une politique de sécurité adaptée se doit de combiner les éléments militaires, socioéconomiques et politiques.

Le renforcement de l'outil militaire, des cadres juridiques et les services des renseignements seuls ne peuvent résoudre les problèmes de criminalité maritime dans le golfe de Guinée.

Une approche sécuritaire pragmatique nécessite une compréhension du sens social de ces nouveaux conflits, pour adopter une approche globale qui tient compte de la sécurité humaine et du développement comme stratégie de lutte contre la criminalité maritime.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources

Amnesty international, le Nigeria la vraie tragédie, 2011.

International Crisis Group, le golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque, rapport Afrique n°195, 12 décembre 2012

MICA center, Bilan annuel 2022.

MICA Center, Bilan annuel 2023.

S/RES/2018 (2011), Conseil de sécurité, Résolution 2018 adoptée le 31 octobre 2011.

S/RES/2039 (2012) Conseil de Sécurité, Résolution adoptée le 29 février 2012.

S/PRST/2016/4 Conseil de sécurité (2016), Déclaration du Président du Conseil de sécurité, 25 avril 2016.

S/RES/2634(2022) Conseil de Sécurité, Résolution du le 31 mai 2022.

S/2022/818, Conseil de Sécurité, Situation et causes profondes de la piraterie et des vols à main armée en mer dans le Golfe de Guinée. Rapport du Secrétaire général, 01 novembre 2022.

CEEAC, CEDEAO, CGG, 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 adopté le 25 juin 2013.

Bibliographie

AWOUMOU Come Damien, 2005, Le Golfe de Guinée face aux convoitises, 11ème Assemblée Générale du CODESRIA « Repenser le développement africain : au-delà de l'impasse, les alternatives » 0610 décembre 2005 Maputo, Mozambique, 1-15.

BUZAN Barry, O. Waever et J. de Wild, Security a new for analysis, Lynne Rienner, 1997, 300 p.

DUSSEY Robert, 2014, « La piraterie maritime : quels enjeux pour le golfe de Guinée ? » *Géoéconomie*, 1 (68), 171-176.

KALDOR Mary, 2006, « La sécurité humaine : un concept pertinent ? », traduit par Sonia Marcoux, in Politique étrangère, pp.901-914.

Marine national, 2022, *Marine et océans* - 3ème trimestre.

ROPIVIA Marc-Louis, 2010, « Criminalité et activités illicites dans le Golfe de Guinée : interprétation critique et typologie », Dans Ntunda Ebode (J.V) (dir), *Terrorisme et piraterie. De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale*, Yaoundé, Presses Universitaires d'Afrique, pp.221-234.

SALIOU Virginie, 2020*, COVID-19 : un game changer de la sécurité des espaces maritimes dans le Golfe de Guinée* ? DGRIS, 52p.

TISSERON Antonin, 2023*, Lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée. L'architecture de Yaoundé : dix ans après, au milieu du gué*, Étude 104, *IRSEM,* 75 p.

UKEJE, Charles et MVOMO ELA Wilson, 2013, Approche africaine de la sécurité maritime : cas du Golfe de Guinée, Friedrich Ebert Stiftung, 52p.

VIRCOULON Thierry et TOURNIER Violette, 2015, « Sécurité dans le Golfe de guinée : un combat régional ». *Institut français des relations Internationales: Politique étrangère,* 2015/3 Automne, pp.161-1724.

Numéro 22 Septembre 2026
Histoire et Analyses des Relations Internationales
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

e.ISSN 2709-5053 i.ISSN 3106-4914

HARIS N°22 Septembre 2026