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 DÉFIS DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME DANS LE Ggolfe DE GUINÉE : ANALYSE DES CAUSES, DE L'ÉVOLUTION DU PHÉNOMÈNE ET DES PERSPECTIVES D'ÉRADICATION

Diamane DIOUF
Université Cheikh Anta Diop (Sénégal)/diamaned@yahoo.fr

Résumé

Espace maritime stratégique pour les échanges commerciaux et l'exploitation des ressources naturelles, le golfe de Guinée est, cependant confronté à une recrudescence de la piraterie maritime depuis quelques années. Face à cette situation, les États riverains ont renforcé leurs dispositifs nationaux et engagé des mécanismes de coopération régionale. Cette étude s'interroge sur les causes et l'évolution de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, ainsi que sur l'efficacité des mesures prises pour y faire face. Elle ambitionne d'analyser les facteurs favorisant la piraterie maritime, d'examiner son évolution et d'évaluer les réponses apportées par les États et les organisations régionales. Son intérêt réside dans la mise en évidence des insuffisances des dispositifs existants et dans la recherche de solutions susceptibles d'améliorer la sécurité maritime. Il résulte de ce travail que la piraterie maritime est issue de la combinaison de facteurs économiques, sociaux, sécuritaires et institutionnels. Les réponses apportées ont permis une réduction significative des actes de piraterie, mais l'efficacité demeure limitée par l'insuffisance des moyens, les difficultés de coordination, les problèmes de leadership au sein de la coopération régionale.

Mots clés : Piraterie maritime, golfe de Guinée, sécurité, coopération.

THE CHALLENGES OF THE FIGHT AGAINST MARITIME PIRACY IN THE GULF OG GUINEA : ANALYSIS OF THE CAUSES, THE EVOLUTION OF THE PHENOMENON AND THE PROSPECTS FOR ERADICATION

Abstract

A strategic maritime space for trade and the exploitation of natural resources, the Gulf of Guinea has, however, been faced with an upsurge in maritime piracy in recent years. Faced with this situation, riparian states have strengthened their national systems and initiated regional cooperation mechanisms. This study questions the causes and evolution of maritime piracy in the Gulf of Guinea, as well as the effectiveness of the measures taken to deal with it. It aims to analyze the factors favoring maritime piracy, to examine its evolution and to evaluate the responses provided by States and regional organizations. Its interest lies in the highlighting of the inadequacies of existing devices and in finding solutions that can improve maritime safety. It follows from this work that maritime piracy comes from the combination of economic, social, secure and institutional factors. The responses provided have enabled a significant reduction in acts of piracy, but effectiveness remains limited by insufficient resources, coordination difficulties and leadership problems within regional cooperation.

Keywords: Maritime piracy, Gulf of Guinea, security, cooperation.

INTRODUCTION

La mer est un espace stratégique majeur, à la fois source de ressources et d'innovations, mais aussi théâtre d'activités illégales et de rivalités entre acteurs. Elle est donc un espace où les tensions s'entremêlent et les risques se renforcent (S. Abis et J. Tasse, 2022, p. 7) à l'instar de la piraterie maritime. Depuis des décennies, la question liée à la piraterie maritime est au cœur des préoccupations mondiales et africaines notamment dans le golfe de Guinée. En raison des incidents de piraterie qui y sont enregistrés, ce dernier est devenu l'épicentre des discussions sur la sécurité maritime au cours de la dernière décennie.

La question de la piraterie maritime est un sujet prégnant et à l'ordre du jour. Plusieurs études (ouvrages, articles, etc.) lui sont consacrés. Ce texte s'inscrit dans la même perspective que les précédents, mais il ambitionne d'étudier l'évolution historique du phénomène et ses perspectives d'éradication. S'étendant sur près de 6000 km, le golfe de Guinée est un espace géographique très large. Il regroupe des pays comme le Sénégal, la Sierra Leone, le Libéria, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, le Cameroun, la Guinée Équatoriale, le Gabon, Sao Tomé-et-Principe, la République du Congo, la République Démocratique du Congo et l'Angola (C. Ukeje et W. M. Ela, 2013, p. 9).

Contrairement à ces derniers, M. M. Muqthar (2015, p. 21) soutient que le golfe de Guinée s'étendrait sur 2.500 km du Cap Lopez au Gabon, à l'est, jusqu'au Cap des Trois Pointes à l'ouest du Ghana. Quoi qu'il en soit, le golfe de Guinée est un espace divisé entre deux organisations régionales que sont la Communauté Économique Des États de l'Afrique Occidentale (CEDEAO) et la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC).

Situé à la croisée des grandes routes maritimes, il abrite des gisements pétro-gaziers offshore et des ressources halieutiques. Théâtre d'opération des professionnels du crime, il est aussi un centre de rivalité entre puissances occidentales et d'autres puissances émergentes.

Circonscrite à ses débuts au large des côtes nigérianes, la piraterie maritime finit par s'étendre sur toutes les côtes des pays riverains du golfe de Guinée. Entre 2010 et 2020, le phénomène connait une telle ampleur que certains assimilent le golfe de Guinée à « l'endroit le plus dangereux au monde pour la navigation ». Selon la Convention sur la haute mer de 1958, la piraterie maritime est un acte de violence illégale, contre des biens et des personnes, d'un navire ou aéronef privé contre un autre navire ou aéronef privé en haute mer ou tout lieu ne relevant de la juridiction d'aucun pays.

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) tenue à Montego Bay (Jamaïque) en 1982 complète la précédente et fracture artificiellement l'océan. Elle souligne que l'acte doit être commis au-delà de 12 milles nautiques de la côte (S. Abis et J. Tasse, 2022, p. 31). En deçà, il devient un vol à main armée commis contre des navires. On pourra retenir que les vols à main armée sont des actes de piraterie commis dans les eaux territoriales des États alors que la piraterie maritime se déroule dans les eaux internationales.

Ce texte s'interroge sur les causes de la persistance de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, comment ce phénomène a-t-il évolué au fil du temps et quelles stratégies permettraient d'assurer son éradication durable ? Cette démarche permettra de saisir les causes profondes, les causes conjoncturelles et les facteurs amplificateurs de la piraterie maritime dans le golfe de

Guinée. Elle permettra aussi de voir si les solutions préconisées prennent en compte les besoins réels des pays et des communautés concernées.

De prime abord, nous croyons que la persistance de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée s'explique par la combinaison de facteurs économiques, sociaux, politiques et sécuritaires, etc. Son éradication dépendrait aussi du renforcement de la coopération entre les États riverains, de l'amélioration des capacités de surveillance et d'intervention en mer, de l'application effective des cadres juridiques, etc.

Cette étude repose sur une approche à la fois qualitative et analytique, fondée sur l'exploitation de sources documentaires, notamment des ouvrages, articles scientifiques, rapports institutionnels et juridiques, afin d'analyser les causes, l'évolution et les mécanismes mis en place pour faire face à la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Ce travail sera articulé autour de deux axes principaux.

Le premier portera sur l'analyse des facteurs de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée et le second sur l'évaluation des stratégies adoptées afin de déceler leurs limites et de dégager quelques perspectives.

1. LES FACTEURS D'ÉMERGENCE ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

Le fléau que constitue la piraterie maritime n'est pas né du néant. Il est issu d'une conjugaison de plusieurs facteurs qui fragilise la sécurité du golfe de Guinée. Cette séquence s'interroge sur ses facteurs d'émergence et d'amplification.

1.1. Les causes distales de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

Les causes distales ou profondes, selon M. El H. Ba et P. A. Mbaye, (2013, p. 7), « constituent l'enchainement lointain d'évènements, les prés conditions qui ont rendues possible la crise sans en être immédiatement à son origine ». Elles renvoient, disent-ils, aux « conditions d'incubation rendant possible la naissance et le développement de menaces multiformes ». Pour expliquer l'apparition de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, plusieurs causes ont été avancées notamment la faiblesse structurelle des États africains.

Découlant du morcellement politique de l'Afrique, celle-ci limite la marge de manœuvre de « petits États » dans pratiquement tous les domaines. En outre, dans des pays où l'accès et le maintien au pouvoir constituent la préoccupation majeure de la plupart des chefs d'État, les programmes de développement socioéconomiques restent les parents pauvres des politiques publiques.

Ainsi, pauvreté, chômage, inégalités sociales, corruption, injustice sociale, frustration, etc., constituent autant de facteurs d'instabilité sociale dans ces pays. La délinquance et la criminalité émergent et se développent, révélant au grand jour la faiblesse des institutions publiques. Dans beaucoup de zones maritimes, l'État perd le monopole de la violence légitime au profit de malfaiteurs.

Pôle de déstabilisation et zone d'incubation de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, Ph. Hugon cité par M. Nazet et A. Nonjon (2018, p. 129) décortique la nature de la violence au Nigéria en ces termes :

> L'enchainement de la violence au Nigéria est à la fois politique (exactions et corruption des forces armées), économique (inégalités

territoriales du tissu économique, répartition inégale de la rente pétrolière), social (exclusion des droits, inégalités, vulnérabilité des populations, illettrisme) et religieux (opposition entre le Nord et le Sud, islamisme radical, …).

Le Nigéria, comme d'ailleurs l'ensemble des pays de la région, se caractérise par des inégalités régionales et sociales criardes. Il existe un grand écart de développement entre le nord pauvre et défavorisé et le sud bénéficiant d'infrastructures modernes et de qualité. L'absence de perspectives d'avenir pour les jeunes, notamment dans le delta du Niger, a ouvert la voie au banditisme social, au gangstérisme, ainsi qu'à des formes de revendication politique telle que les mouvements irrédentistes.

Cela a rendu le milieu propice au développement d'activités criminelles favorisées par la faiblesse des forces de défense et de sécurité (armée, police, gendarmerie, douane, etc.). Les forces de sécurité (police, gendarmerie) étaient trop corrompues alors que les forces de défense (armées) ont été affaiblies par les accords de défense signés entre États africains et anciens pays colonisateurs. Ils les cantonnaient à un rôle d'auxiliaire, s'occupant plus des « ennemis internes » des régimes politiques qu'à la sécurité des personnes et de leurs biens.

S'adaptant au grès des contextes local et régional, le banditisme social se répand dans le domaine maritime. Ainsi, il donne naissance à certaines activités criminelles maritimes au Nigéria avant de se répandre comme une trainée de poudre sur l'ensemble des côtes du golfe de Guinée. En résumé, le risque socio-économique est à la racine de la déstabilisation du golfe de Guinée. Ainsi, les causes lointaines de la crise sont éminemment internes et sont d'ordre économique, social, politique, sécuritaire et même historique.

1.2. Les causes proximales de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

Les causes proximales ou conjoncturelles, à en croire M. El H. Bâ et P. A. Mbaye (2013, p. 7), « sont les raisons immédiatement pertinentes pour expliquer l'origine de la crise ». Ici, elles s'entendent comme l'enchainement des raisons et des causes qui ont conduit à étendre le champ de la criminalité au domaine maritime. Il est vraisemblable que l'exploitation du pétrole et le développement du commerce maritime dans la région aient contribué à son émergence.

L'expansion de la criminalité en mer (piraterie maritime, vol à main armée, etc.) dans le golfe de Guinée s'explique ainsi par la jonction de causes internes et externes. Au Nigéria où le phénomène est apparu au milieu des années 1970, S. E. Amirell (2009, p. 100) confirme ce propos en ces termes :

> Le boom des exportations pétrolières du Nigéria et l'essor subséquent des importations de marchandises telles que les produits manufacturés, les boissons alcoolisées, les cigarettes, les voitures et les appareils électroniques a donné lieu à une forte hausse du nombre de navires commerciaux étrangers faisant escale à Lagos, Apapa, Port Harcourt et dans les autres grands ports nigérians. Dotés d'une capacité manutentionnaire faible au regard de l'intensification du commerce maritime, ces ports pénalisaient les navires par de longs retards dans et autour des zones portuaires. Ces retards, associés au contexte de relative insécurité dans ces zones et à bord des navires, ont créé des opportunités pour le vol et le grand banditisme perpétrés contre les navires étrangers par des gangs locaux.

Qualifiés d'actes « opportunistes » au départ, L. Fourchard (2006, p. 95) les assimile, cependant, à « une des

manifestations d'un mouvement général de hausse de la criminalité (…) qui sévissait à l'époque à Lagos et dans d'autres grandes villes du pays ». De piraterie « opportuniste », celle-ci devient une activité « organisée » au courant des années 1980 et 1990. L'apparition de groupes armés tels que le *Movement For the Emancipation of the Niger Delta* (MEND), de mouvements d'autodéfense et milices ethniques, (S. E. Amirell, 2009, p. 115), contribua pour beaucoup à la résurgence de la piraterie dans la deuxième moitié des années 1990 après plusieurs années d'accalmie[1].

Protestant contre l'exploitation pétrolière par les multinationales accusées de polluer l'environnement sans bénéfices pour les populations locales, le MEND ainsi que tant d'autres mouvements quittent progressivement le militantisme politique au profit d'activités criminelles organisées, comme les enlèvements contre rançon et les attaques de navires. Idem pour les pêcheurs des pays côtiers qui, perdant des ressources à cause de l'insécurité générée par la piraterie, délaissent leur activité traditionnelle pour des actions illicites. La piraterie dans le golfe de Guinée a un visage multiforme.

Ce niveau d'analyse fait valoir l'existence d'une forte corrélation entre la piraterie maritime et la situation politique des pays du golfe de Guinée notamment les troubles politiques (coups d'État) et les guerres civiles. C'est pour cette raison d'ailleurs que S. E. Amirell (2009, p. 117) soutienne que « l'émergence de la piraterie organisée (…) doit être comprise comme une composante d'un ordre social et politique fondé sur une économie de pillage ». Il convient aussi de signaler que l'essor des actes criminels dans le golfe de Guinée s'est déroulé sur fond d'insécurité maritime chronique.

Après le retrait des grandes puissances (États Unis et l'URSS) consécutif à la fin de la Guerre froide, beaucoup de pays africains furent incapables d'exercer leur souveraineté sur leur territoire ou leurs eaux territoriales, (S. E. Amirell, 2009, p. 110). Très faible, le contrôle de l'État devient insignifiant au fur et à mesure que l'on s'éloigne des capitales et que l'on se dirige vers l'intérieur ou le littoral et que l'on entre dans les eaux territoriales (C. Ukeje et W. M. Ela, 2013, p. 10).

Ces derniers ajoutent que « jusqu'à récemment, les pays du golfe de Guinée ne se préoccupaient que des menaces sécuritaires terrestres, les dimensions maritimes figurant à peine dans la conception et la mise en œuvre des stratégies et options de sécurité et de défense ». Ainsi, marines nationales et services de garde-côtes (certains n'en avaient même pas) eurent des capacités de patrouilles limitées dans des pays caractérisés par l'absence d'une vision claire de la gouvernance maritime.

Certains pays accordaient un important privilège à la sécurité terrestre. Mais en dépit de cela, les armées de terre éprouvaient beaucoup de difficultés à sécuriser l'espace terrestre. Et du fait de la jonction des deux espaces (terrestre et maritime),

[1] Cette accalmie survient à la suite de la présentation d'une note (mars 1983) par le gouvernement suédois au Comité pour la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elle aboutit à l'adoption par l'OMI d'une résolution appelant notamment les gouvernements concernés à « prendre à titre prioritaire toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et de vols à main armée contre les navires circulant dans ou à proximité de leurs eaux territoriales », AMIRELL Stefan Ekelöf, 2009, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie », *Politique africaine* n° 116, p. 102.

la criminalité en mer n'est que le prolongement des difficultés sécuritaires à terre. La vulnérabilité et la porosité des frontières maritimes découlant de cette situation préoccupante jouent à la faveur des pirates qui détournent les navires et les contraignent de passer des frontières maritimes à destination de lieux éloignés où les cargaisons sont alors transbordées dans d'autres navires (A. A. Osinowo, 2015, p. 3).

N'ayant pas suffisamment investi sur la défense et la sécurité, les pays du golfe de Guinée subissent le cours des évènements. Ce rappel des facteurs généraux qui déstabilisent le golfe de Guinée est essentiel car comme le rappellent M. El H. Bâ et P. A. Mbaye (2013, p. 7), « c'est en combinant et en distinguant une analyse sur le long terme et une analyse à court terme qu'une crise se comprend véritablement ».

1.3. Les facteurs amplificateurs de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée

Augmentant timidement au courant des années 1980 et 1990, le nombre d'attaques perpétrées connait une augmentation exponentielle les deux dernières décennies faisant du golfe de Guinée un des épicentres de la piraterie maritime internationale. En 2012, il a dépassé le golfe d'Aden[2] (tristement célèbre pour ses actes de piraterie en haute mer) pour devenir la région du monde où les attaques de pirates signalées sont les plus nombreuses (A. A. Osinowo, 2015, p. 1).

L'origine de cette escalade a été diversement appréhendée. C. Calzada (2021, p. 8) l'explique par « le positionnement géographique de la région (golfe), condition propice au développement d'activités maritimes licites comme illicites ». Point de passage de richesses eou choke *points*, le golfe est un carrefour maritime entre l'Afrique, l'Europe, l'Amérique et l'Asie (Y. M. Madel, 2013, p. 2), faisant de lui un passage obligé pour nombre de navires commerciaux. Il est un lieu important d'échanges, de transit maritime grâce aux nombreux ports que possède la région notamment Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Warri, Port Harcourt, Douala, etc.

Espace incontournable du commerce mondial, le poids des armateurs, des gestionnaires de ports et des assureurs rappelle (…) que le premier enjeu dans le golfe de Guinée reste bien commercial (M. C-D Hamer, 2022, p. 23). La concentration de navires marchands constitue une cible idéale pour les pirates d'autant plus que la présence des forces de sécurité maritime est limitée au large de l'Afrique de l'Ouest (A. A. Osinowo, 2015, p. 1).

Au regard de ce qui précède, l'intensification du transport maritime marchand (le golfe de Guinée voit passer 25000 navires de commerce par jour) ainsi que sa modernisation ont curieusement contribué à l'augmentation des attaques[3]. Mais comment la modernité sensée apporter confort et sécurité joue-t-elle l'effet inverse ? La réponse est donnée par C. Calzada (2021, p. 8) en ces

[2] Le golfe d'Aden est l'espace maritime, situé entre la Corne de l'Afrique et la péninsule arabique, bordé par Djibouti et la Somalie d'une part et le Yémen d'autre part. Il communique à l'Ouest avec la Mer rouge, par le détroit de Bab-El-Mandeb (la porte des lamentations), et à l'Est s'ouvre sur la mer d'Arabie, ou mer d'Oman. Source : NAZET Michel et NONJON Alain, *op. cit.*, p. 137.

[3] Selon les statistiques du Bureau international maritime (*International Maritime Bureau* – IMB en anglais), le nombre d'attaques de pirates s'élèvent entre 2010 et 2013 à 205, réparti comme suit : 39 attaques en 2010, 53 en 2011, 62 en 2012 et 51 en 2013. Source : DUSSEY Robert, 2014, « La piraterie maritime : quels enjeux pour le golfe de Guinée, *Géo économie*, n° 68, p. 172.

termes : « dans une perspective de recherche davantage de profits, les membres d'équipage sont réduits sans doter les navires de moyens de protection suffisants ».

Donnant un avantage numérique décisif aux agresseurs (S. E. Amirell, 2009, p. 113) ces derniers en profitent pour détourner les pétroliers et les vider de leur cargaison en usant de stratégies de plus en plus « technologisées ». Par conséquent, les actes de piraterie ont connu un développement spectaculaire comme l'indique C. Calzada (2021, p. 7) « de 2013 à 2020, les actes de piraterie ne cessaient d'augmenter dans le golfe de Guinée passant de 17,0 % à 35,9 % ».

Du fait du nombre de personnes affectées par ces actes (1871 marins ont été victimes d'attaques et 279 ont été pris en otage en 2013), C. Ukeje et M. W. Ela (2013, p. 10) les qualifient d'« actes bien orchestrés par des réseaux locaux et internationaux de gangs criminels ». On comprend par-là que la piraterie dans le golfe de Guinée n'est plus uniquement l'affaire d'acteurs locaux. Elle est devenue transnationale.

Ces pirates bien armés disposent de compétences logistiques et navales face à des navires de plus en plus désarmés. Ainsi, la responsabilité des propriétaires de navires comme les autorités chargées de l'application du droit maritime (S. E. Amirell, 2009, p. 113) est aussi engagée. En sus d'un contexte régional explosif amplifié d'un changement géopolitique, l'intensification de la piraterie maritime dans la zone s'explique enfin par les gains qu'elle rapporte.

2. ÉRADICATION DE LA PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

L'éradication de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée constitue un enjeu majeur pour la sécurité des États riverains, la protection des activités économiques et la libre circulation des navires. Face à la persistance de cette menace, les États, les organisations régionales et partenaires extérieurs ont mis en œuvre des actions coordonnées.

2.1 Lutter contre la piraterie : du discours aux actes

Conscients des enjeux sécuritaires, socio-économiques et géostratégiques de la mer, les États ont décidé de lutter contre ce fléau. Ils ont développé des réponses nationales, avant de renforcer progressivement la coopération régionale. Pour une bonne organisation des activités maritimes et de la lutte contre la piraterie, beaucoup d'États ont élaboré des instruments juridiques adossés au droit maritime international.

On peut citer le Code de la marine marchande et le Code pénal sénégalais, le Code pénal ivoirien, le *territorial water Act* et la loi nigériane portant application du code ISPS[4]. D'autres États tels que le Bénin, le Cameroun, le Gabon, le Togo, etc. ont réagi de la sorte afin de juguler la recrudescence de l'insécurité maritime dans l'espace.

[4] Le Code ISPS nigérian est la mise en œuvre au Nigéria du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS Code), adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre de la Convention SOLAS. Il est appliqué au Nigéria par la Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) depuis son entrée en vigueur et a été intégré dans la réglementation nationale en 2014.

Dans l'ensemble, il s'agit d'un renforcement de la juridiction des États du golfe de Guinée pour mieux lutter contre la piraterie maritime. Cette amélioration des cadres juridiques nationaux permet aux autorités judiciaires de poursuivre et de sanctionner les auteurs d'actes de piraterie, conformément au droit international de la mer. Cependant, malgré les efforts déployés par les États, l'ampleur et le caractère transnational de la piraterie dans le golfe de Guinée rendent nécessaire une approche dépassant les frontières nationales.

Cette approche est fondée sur la régionalisation de la lutte et le renforcement de la coopération entre les États riverains. Au-delà de l'ambition d'unifier leur force, cette démarche témoigne, selon G. Mvelle (2020, p. 35) de leur volonté de plus en plus affirmée de construire une forme d'autonomie stratégique afin de réduire leur dépendance vis-à-vis des grandes puissances mondiales. Il s'agit donc d'une volonté d'africanisation de la lutte contre la piraterie maritime. Ainsi la CEEAC a instauré un Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) inauguré en 2009, (A. A. Osinowo, 2015, p. 5).

La CEDEAO a fait de même à travers le Centre régional de coordination de la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest (CRESMAO). Face à la menace politique et économique de la piraterie, les organisations régionales et la CGG, avec l'appui de l'ONU et de partenaires étrangers, ont harmonisé leurs actions en mer. Ce processus aboutit au sommet de Yaoundé au Cameroun qui s'est tenu les 24 et 25 juin 2013 dont l'objectif est la lutte contre les actes de piraterie, la pêche illégale, la contrebande et le trafic de stupéfiants.

L'architecture de Yaoundé, à travers le Centre Interrégional de Coordination (CIC), assure la coordination stratégique entre la CEEAC et la CEDEAO et des États côtiers du golfe de Guinée. Le cadre a permis la mise en œuvre de patrouilles communes entre les pays de la zone et des projets d'harmonisation du droit.

L'Union africaine (UA) a, quant à elle, adopté une Charte sur la sécurité maritime en 2016 qui ambitionne de maintenir la sécurité et la sûreté dans son espace maritime commun. L'ONU, à travers son Conseil de sécurité, a adopté la résolution 2018 d'octobre 2011 et la résolution 2039 de février 2012 (C. Ukeje et W. M. Ela, 2013, p. 25) appelant à une initiative régionale d'envergure pour venir à bout de l'insécurité maritime.

Dans le cadre de son programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, l'Office des Nations unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) incite les États membres de la CEDEAO et de la CEEAC de poursuivre les affaires de piraterie et d'autres crimes maritimes conformément au code de conduite de Yaoundé. Il les incite d'accroître la réponse et la coopération dans les différentes zones maritimes conformément à l'architecture de Yaoundé.

Au-delà du discours, des actes sont posés afin de concrétiser les stratégies développées de part et d'autre. Les réponses nationales portèrent principalement sur le renforcement des marines nationales et la surveillance des espaces maritimes. Les marines et les services de garde-côtes de certains pays sont ainsi dotés d'une formation adaptée à l'environnement sécuritaire et d'une technologie de pointe pour faire face aux nouveaux enjeux sécuritaires.

Des équipages aguerris ont été formés disposant de compétences opérationnelles et techniques nécessaires à la conduite ainsi qu'à l'entretien des nouvelles plateformes. A titre illustratif, on fera appel à O. Wade (2022, p. 28) qui souligne que la

marine sénégalaise « a renforcé son capital humain en s'appuyant sur le professionnalisme, la discipline et la solidarité ».

Début 2015, le Nigéria a commandé quatre navires de guerre et projette d'en ajouter deux autres avant la fin de l'année. Il en est de même du Ghana qui a lancé un système de surveillance électronique permettant d'améliorer la vigilance dans le domaine maritime, etc. Ainsi, il ne serait plus nécessaire d'être physiquement présent pour déceler la criminalité maritime.

Sur le terrain, A. A. Osinowo (2015, p. 4) a constaté que « des améliorations dans la collaboration opérationnelle entre la marine nigériane et l'Agence nigériane chargée de la sûreté et l'administration maritimes (NIMASA) avaient entraîné de fortes réductions des attaques dans la zone du port de Lagos en 2010 ». Toutefois, les améliorations enregistrées au Nigéria entraînèrent une augmentation des attaques au large du Bénin voisin (A. A. Osinowo, 2015, p. 4). Il en était de même pour le Togo lorsque son voisin béninois a sollicité l'aide du Nigéria.

Cette situation découlant du manque de coordination de la lutte ne fait que déplacer le centre de gravité de la piraterie d'un pays à un autre. Les réponses nationales restent donc inégales selon les capacités financières, militaires et technologiques de chaque État. C'est la raison pour laquelle le Nigéria et le Bénin avaient songé à une coopération bilatérale dont résulta « l'Opération Prospérité » au courant de l'année 2011.

Les résultats mitigés obtenus à partir des efforts fragmentés ont rendu nécessaire la mise en place d'une réponse régionale. Au-delà de la création d'institutions, la régionalisation implique aussi la mutualisation des moyens s'appuyant sur la coordination de patrouilles, d'exercices militaires conjoints, de renforcement des capacités des marines, etc.

En mars 2015 à Accra au Ghana, s'est tenue la Conférence sur la surveillance maritime et côtière en Afrique (CAMSA) réunissant officiers supérieurs de marine, experts internationaux en sécurité maritime et fournisseurs afin d'examiner les meilleures pratiques et les technologies disponibles en vue de protéger le domaine maritime (PERSONNEL D'ADF, 2015, p. 15). Issue de l'architecture de Yaoundé, cinq zones multinationales (E, D, A, F et G)[5] d'échange de renseignements ont été établies par la CEDEAO et la CEEAC dont deux (E et D) sont pleinement opérationnelles[6].

Ce qui constitue une évolution tangible de la coopération régionale endogène dans la lutte contre la piraterie maritime comme l'illustre l'opération « Safe Domain » d'octobre 2023 lancée par la zone E (W. Timothy, 2025). Mais contrairement à ces opérations reposant sur un commandement national, la Force opérationnelle maritime combinée (CMTF), mise en place en mai 2022, mène des patrouilles plus intégrées. Opérationnelle depuis le 1er juin 2026, elle est menée par les six pays pionniers que sont la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, le Libéria, le Nigéria et la Sierra Leone (E. Martin et W. Timothy, 2026).

Selon son commandant, le commodore Mohammad Saghir Shettima, elle a pour mission de compléter et de combler une lacune importante dans l'architecture de

[5] Les zones E, F et G sont attribuées à la CEDEAO alors que celles A et D sont de la CEEAC.

[6] La zone E comprend le Bénin, le Niger, le Nigéria et le Togo. La zone D comprend le Cameroun, le Gabon, la Guinée Équatoriale et Sao Tomé et Principe. Son centre régional se trouve à Douala au Cameroun.

Yaoundé, en fournissant des capacités de surveillance rapides, cinétiques et disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. La CMTF ne se substitue donc pas à l'architecture de Yaoundé, elle vient plutôt en complément de celle-ci. Et au-delà d'être un mécanisme de réaction collective pour lutter contre la piraterie, elle agit comme une force de réaction rapide (*task force*) face aux menaces maritimes.

Les acteurs nationaux et régionaux sont généralement soutenus par des partenaires étrangers disposant de moyens financiers et de capital de connaissance. Depuis le début des années 1990, la France, les États-Unis, le Royaume-Uni, etc. rivalisent de stratégies (RECAMP, ACRI, ACOTA)[7] pour maintenir la paix et la sécurité en Afrique. Ces puissances ont été rejointes par d'autres pays émergents comme la Chine, le Brésil, la Russie, etc. Leur stratégie est centrée sur la diversification et la sécurisation des approvisionnements en ressources pétrolières et gazières.

Axés sur la formation et l'entraînement destinés au renforcement des capacités des forces militaires et paramilitaires africaines, ces programmes couvrent également l'appui logistique et la promotion de la coopération régionale (N. L. Tedongmo, 2013, p. 129). Pour la France, le groupe DCI[8], offrant les mêmes prestations de services, est un acteur majeur de la formation au service des marines du golfe de Guinée (R-J Crignola, 2022, p. 46). Mise en place en 1990, l'opération Corymbe pilotée aussi par l'armée française est un exercice naval multinational organisé pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée.

Elle participe couramment à des actions de coopération avec les quatre pays limitrophes avec lesquels la France est liée par un accord de Défense (Côte d'Ivoire, Cameroun, Gabon et Togo). Depuis le sommet de Yaoundé, la marine nationale française organise trois à quatre fois par an les patrouilles conjointes *African NEMO*. Depuis 2018, l'exercice *Grand African NEMO* est devenu le rendez-vous annuel majeur de la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée (M. C-D. Hamer, 2022, p. 21).

À l'instar des exercices précédents, son objectif consiste, selon cette même source, à partager les savoir-faire et améliorer le niveau opérationnel des participants en matière de lutte contre la pêche illégale, la piraterie, la pollution maritime et les trafics illégaux.

La marine espagnole développe des initiatives similaires avec le déploiement de ses patrouilleurs au large des côtes africaines. Pour les États-Unis, le Commandement américain pour l'Afrique (AFRICOM), institué en 2008, pilote un large programme de formation de forces spéciales africaines, terre comme mer.

[7] RECAMP (Renforcement des Capacités Africaines au Maintien de la Paix) est un programme français destiné aux armées africaines dans le cadre de la formation au maintien de la paix. ACRI (African Crisis Initiative Response) et ACOTA (Africa Contingency Operations Training and Assistance) programmes américains de formation et d'assistance aux opérations de maintien de la paix en Afrique. Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, ACRI a été remplacé par ACOTA pour mieux prendre en compte la lutte contre le terrorisme.

[8] D'après le vice-amiral français René-Jean Crignola, le groupe DCI créé en 1972 est l'opérateur du transfert du savoir-faire du ministère des Armées au profit des pays partenaires de la France. Sa branche navale NAVFCO couvre tous les domaines, de la formation individuelle à l'entraînement collectif, dans le cadre du développement d'une capacité opérationnelle, de son maintien ou de son amélioration.

Cependant, la création de l'AFRICOM se justifie dans une large mesure par le fait que le golfe de Guinée est devenu une zone vitale pour la sécurité des États-Unis (C. Ukeje et M. W. Ela, 2013, p. 14). *Obangame Express,* initié en 2007, est un exercice multinational qui permet d'entraîner l'ensemble des marines et des centres de coordination pour une meilleure coopération entre les États riverains du Golfe de Guinée dans la lutte contre l'insécurité maritime, (N. L. Tedongmo, 2013, p. 129). L'édition organisée dans la période du 10 au 20 mars 2019, a vu la participation de plusieurs marines africaines.

2.2. Évaluation de la régionalisation de la lutte contre la piraterie maritime

La coopération entre forces armées, garde-côtes et autres représentants des États en mer a contribué à améliorer la coordination entre les États et à la réduction des attaques. Mais en à croire S. Abis et J. Tasse (2022), N. L. Tedongmo (2013), A. A. Osinowo (2015) etc., les efforts entrepris n'ont pas permis d'éradiquer les menaces à la piraterie maritime. Plusieurs facteurs bloquent l'évolution normale des solutions préconisées. L'architecture de paix et de sécurité, malgré l'espoir qu'elle avait suscité, présente des limites.

Selon N. L. Tedongmo (2013, p. 125), « les critiques soulignent les limitations de la coopération interrégionale et les défis en matière de leadership ». Il existe un écart entre les engagements pris au niveau politique et leur traduction concrète sur le terrain. Le déficit de leadership régional ralentit les prises de décision et la coordination des opérations.

Le Nigéria capable de jouer ce rôle est trop occupé à gérer ses propres démons notamment la menace terroriste exercée par Boko Haram. Indexant le manque d'engagement des États membres, Nana Akufo-Addo, ancien président de la Commission du golfe de Guinée, plaide pour une coopération plus efficace, exhortant les pays à rejoindre la Commission afin que, collectivement qu'ils puissent faire une différence significative dans le maintien de la paix et de la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée (Africa24TV, 2023).

Par ailleurs, les organisations régionales ne disposent pas suffisamment de moyens techniques (navires équipés) et de moyens aériens ou de satellites pouvant détecter des navires par photo. Il en est de même des carences en ressources humaines qualifiées (marins, observateurs, etc.) et le manque de moyens financiers.

D'après Odihina Adu, secrétaire exécutif sortant, Commission du golfe de Guinée, le manque de paiement des contributions entraîne des retards dans le paiement des salaires et l'organisation des activités prévues au cours de l'année (Africa24TV, 2023). Les structures mises en place à cette occasion deviennent des coquilles vides, ce qui rend quasi impossible l'opérationnalisation de leurs initiatives. S'interrogeant sur les déclarations du sommet de Yaoundé, C. Ukeje et M. W. Ela (2013, p. 46) reconnaissent les avancées d'une stratégie transrégionale contre la piraterie, mais regrettent que les trois documents sont essentiellement déclaratoires et ne débouchent pas sur des mécanismes concrets de lutte contre les menaces maritimes.

Cependant, ce propos mérite, à bien des égards, d'être reconsidéré vu l'opérationnalisation des zones E et D, de la CMTF et des résultats concrets obtenus ces dernières années. Les rivalités institutionnelles à l'intérieur des États et celles principalement entretenues par la CEDEAO et la CEEAC constituent un autre frein à la coopération régionale.

En effet, cette division institutionnelle implique une duplication des activités et des efforts de coordination. Il convient donc de dire que la lutte contre la piraterie maritime, pour être efficace, ne saurait faire l'économie d'un engagement collectif. Toutefois, la concurrence qu'entretiennent ces entités plombe les efforts de régionalisation de la lutte contre l'insécurité maritime.

2.3. Bilan des engagements extérieurs à la lumière des enjeux géostratégiques et géoéconomiques

Avec la mondialisation, les problèmes s'internationalisent et les menaces à la sécurité maritime du golfe de Guinée deviennent mondiales. Fournisseur d'hydrocarbures à l'Europe et destination croissante des exportations européennes, le golfe de Guinée devient ainsi une zone prioritaire pour les intérêts stratégiques européens.

Ces relations créent une interdépendance économique et sécuritaire entre l'Afrique et l'Europe comme le stipule N. B. Martinez[9] (2022, p. 38) « la sécurité maritime dans le golfe de Guinée est aussi la sécurité européenne ». L'essor du transport maritime a conduit à la maritimisation des échanges internationaux.

Les efforts de coopération internationale ont certes permis une diminution des incidents dans la région, mais la persistance de la violence et des enlèvements reste une préoccupation majeure. Selon l'Observatoire des Droits des Marins (2025), « en 45 jours, trois attaques de piraterie sont intervenues dans une zone située entre la Guinée équatoriale, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe ».

La persistance des attaques révèle l'inefficacité des solutions mises en œuvre par les divers acteurs aux agendas multiples. La communauté internationale est surtout préoccupée par la sûreté du transport maritime et l'approvisionnement du monde en énergie. Les grandes puissances, quant à elles, sont mues par le désir d'accès aux ressources stratégiques essentielles à leurs industries.

Détentrices du pouvoir rémunérateur, les puissances extérieures dictent leurs agendas aux États de la région. Entre 2011 et 2013 les États-Unis ont encouragé la coopération entre la CEEAC, la CEDEAO et l'UA, en limitant les débats à la seule question de la piraterie maritime (N. L. Tedongmo, 2013, p. 129). Ils éclipsent ainsi toutes les autres activités criminelles se déroulant dans l'espace maritime du golfe de Guinée. Les défis sécuritaires liés à l'espace maritime sont un facteur clé de géopolitique et de géo économie.

C'est pourquoi, les méthodes d'action des puissances étrangères, aussi salvatrices soient-elles à court terme, finissent par devenir un fardeau pour les États africains. Et, au lieu d'avoir une posture d'appui aux initiatives locales, les puissances étrangères prennent directement en charge les problèmes sécuritaires africains.

Leurs mandats qui se chevauchent traduisent véritablement des enjeux purement géopolitiques. Les États-Unis par exemple tentent d'évincer la France ou à défaut de réduire sa zone d'influence dans la région. La durée même des opérations telles que Corymbe (de 1990 à nos jours), d'*Obangame Express* (depuis 2007), pour ne citer que celles-là, soulève la question de leur efficacité.

Cette durée ne cache-t-elle pas l'intention réelle des puissances extérieures de s'implanter aussi longtemps que possible en Afrique ?

[9] Il est coordonnateur principal de l'Union européenne pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Tout est donc une question de priorité.

L'essor de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée serait en partie une révolte des populations marginalisées contre la mauvaise gouvernance et la confiscation des revenus pétroliers par des élites politiques à des fin de clientélisme (C. Ukeje et W. M. Ela, 2013, p. 11). A cet effet, privilégier les solutions militaires au détriment de celles socio-économiques et politiques ne s'aurait être un remède durable comme en témoignent les incidents relevés par l'Observatoire des Droits des Marins (2025).

Se produisant dans un contexte de tensions au Nigéria, ces incidents ont poussé le président Tinubu a décrété, le 18 mars, l'état d'urgence dans l'État de Rivers. Située dans la zone du delta du Niger et riche en ressources pétrolières, cette région « est en proie à des luttes de pouvoir entre le nouveau gouverneur et son prédécesseur, à la violence de gangs et de groupes de « militants » locaux, liés à des intérêts politiques, ainsi qu'au vol de pétrole et à des attaques contre des infrastructures ».

L'étude des stratégies mises en place pour lutter contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée indique une focalisation sur les résultats à court terme. L'acuité du problème pousse généralement les acteurs à ignorer les causes structurelles des menaces en question. Or ces remèdes proposés portent sur les symptômes (comment réprimer la piraterie et d'autres activités criminelles) et non sur les véritables causes de la piraterie maritime et d'autres activités criminelles.

Les solutions militaires les plus efficaces ne sauraient remplacer la bonne gouvernance notamment la gestion et le partage équitable des richesses issues des ressources nationales. J-Y. Le Drian (2014-2015, p. 14) ancien ministre français de la Défense, l'avait bien compris lorsqu'il dit « qu'une réponse sécuritaire seule n'est jamais suffisante. Les acteurs locaux doivent tirer profit des résultats sécuritaires pour générer des avancées dans les domaines cruciaux de la gouvernance et de l'accès aux ressources ».

Les solutions militaires ne doivent pas être une fin en soi. Comme la sécurité précède le développement, la situation que génère la stabilité doit être un levier sur lequel s'appuyer pour construire un développement harmonieux des pays de la région. Les énormes enjeux sécuritaires, géopolitiques, géoéconomiques et géostratégiques expliquent la mobilisation générale.

Toutefois, ces mêmes enjeux constituent des facteurs de concurrence entre les acteurs impliqués et de blocage du processus de gestion et de résolution de crises nées de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée.

CONCLUSION

La piraterie maritime est une pratique ancienne dans le golfe de Guinée. Elle a des causes très lointaines puisant leurs racines dans les tréfonds des sociétés en question.

Ce qui est nouveau dans cette région, expliquant la montée en puissance de ce fléau, c'est le contexte et le professionnalisme des pirates. Ayant comme terreau fertile le sous-développement, la piraterie maritime connait un essor exponentiel dans le golfe de Guinée dans un contexte local d'exploitation d'hydrocarbures et de maritimisation du commerce mondial.

Ainsi pour une bonne compréhension du développement de la piraterie organisée dans le golfe de Guinée, il faut saisir l'interaction complexe des forces de la mondialisation et des dynamiques

sociopolitiques et économiques locales (S. E. Amirell, 2009, p. 118).

Dotés de compétences logistiques et navales dans un environnement où la sécurité maritime constitue un défi majeur à relever, les pirates sont en terrain conquis comme le démontre les nombreuses attaques enregistrées ces dernières années.

Conscients des dangers de l'essor de ces activités criminelles sur l'économie et la stabilité des pays de la région, les gouvernements se sont mobilisés. Mais les résultats mitigés issus de la fragmentation des efforts ouvrent la voie à la régionalisation et à l'internationalisation de la lutte contre la piraterie.

Cette coopération a engendré des avancées notables comme l'indique un rapport du Bureau maritime international (BMI) faisant état d'une baisse de 32 % du nombre total d'attaques entre 2021 et 2022, (Africa24 TV, 2023). Cependant, la concurrence notée entre les entités régionales (CEEAC, CEDEAO) et l'absence d'harmonisation des mesures issues d'acteurs aux agendas divers, mus par des intérêts géostratégiques, obèrent toutes les chances d'éradication de ce fléau. Au regard des causes susmentionnées, régler la question de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée nécessite la prise en charge des causes structurelles et conjoncturelles.

Traiter les symptômes tout en ignorant les facteurs distaux constitue une solution à court terme qui laisse dans l'ombre sans les supprimer les véritables causes de son éclosion. Dit autrement, la réduction ou encore l'éradication de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée passeraient par la mise en place de politiques de développement socio-économique et sécuritaire, participatives et inclusives.

Aucune partie, ni aucune frange de la population ne doit être laissée en rade. Une gouvernance vertueuse, de bonnes politiques de jeunesse constituent à nos yeux le remède le plus viable et le plus durable pour venir à bout de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée.

Pour terminer, nous convenons avec C. Ukeje et M. W. Ela (2013, p. 45) que « la sécurité maritime n'est pas, au sens strict du terme, une affaire militaire ou de maintien de l'ordre ; c'est au contraire une question qui devrait inclure toute une panoplie de préoccupations sociales, environnementales, politiques, économiques d'une façon globale ».

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ABIS Sébastien et TASSE Julia, 2022, *Géopolitique de la mer, 40 fiches illustrées pour comprendre le monde,* Paris, Éditions Eyrolles, 184 p.

AFRICA24TV, 2023, « Baisse de 32 % du nombre d'attaques en 2022 dans le golfe de Guinée », https://africa24tv.com, consulté le 30 juillet 2025.

AMIRELL Stefan Ekelöf, 2009, « La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressorts locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigéria et en Somalie », *Politique africaine*, n° 116, p. 97-119.

BA Mouhamadou El Hady et MBAYE Pierre-Amath, 2013, « La crise malienne et ses leçons pour le Sénégal », *Ipode Working Paper*, n° 1, 32 p.

CALZADA Christian, 2021, « Regard statistique sur la piraterie maritime contemporaine », *EcoDef* Références, n°180, Observatoire économique de la Défense, 14 p.

CRIGNOLA René-Jean, 2022, « DCI, acteur majeur de la formation au service des marines du Golfe de Guinée », *Marine et Océans*, n° 276, 3e trimestre, p. 46 - 47.

DUSSEY Robert, 2014, « La piraterie maritime : quels enjeux pour le golfe de Guinée ? », *Géo économie*, n° 68, p. 171 à 176.

EWI Martin et WALKER Timothy, 2026, « L'unité du golfe de Guinée confrontée aux menaces maritimes », *Institute For Security Studies*, publié le 24 juin 2026, consulté le 15/08/2026.

FOURCHARD Laurent, 2006, « Les territoires de la criminalité à Lagos et à Ibadan depuis les années 1930 », *Revue Tiers Monde*, n° 185, p. 95-111.

HAMER Magali Chelpi-Den, 2022, « Jeux de puissance et d'influence dans le Golfe de Guinée », *Marine et Océans*, n° 276, 3e trimestre, p. 22-27.

Le DRIAN Jean-Yves, « Entretien avec le ministre français de la Défense », 2014-2015, Diplomatie, hors-série n° 15, Guerres et paix en Afrique, décembre 2014 – janvier 2015, p. 14-15.

MADEL Yapo Marina, 2013, « La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria », Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon, 194 p.

MARINE ET OCÉANS, 2022, « Le golfe de Guinée, carrefour d'enjeux géoéconomiques et sécuritaires », *Marine et Océans*, n° 276, 3e trimestre 2022, dossier spécial, p. 20-50.

MARTINEZ Nicolas Berlanga, 2022, « La sécurité maritime dans le Golfe de Guinée est aussi la sécurité européenne », *Marine et Océans*, n° 276, 3e trimestre, p. 38-39.

MUQTAR Mutaru Mumuni, « Protéger les ressources offshores du Ghana contre la piraterie », *Forum Défense Afrique,* vol. 8, n° 3, 3e trimestre, p. 21-24.

MVELLE Guy, 2020/2, « Les « petits États » d'Afrique face à la piraterie dans le golfe de Guinée : la recherche d'une autonomie stratégique via les communautés de sûreté », *Revue internationale et stratégique*, n° 118, p. 35 à 46.

NAZET Michel et NONJON Alain, (sous la dir de), 2018, *Atlas des 160 lieux stratégiques du monde*, Paris, Ellipses Édition, 334 p.

NTUDA ÉBODE Joseph Vincent, 2014-2015, « Comprendre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée », *Diplomatie*, hors-série, n° 15, *Guerres et paix en Afrique*, décembre 2014-janvier 2015, p. 50 - 54.

OBSERVATOIRE DES DROITS DES MARINS, « Piraterie et violences en mer dans le Golfe de Guinée : enlèvements de marins », https://www.obs-droits-marins.fr, publié le 17 avril 2025. Consulté le 30/07/2025.

OSINOWO Adeniyi Adejimi, 2015, « La lutte contre la piraterie maritime dans le golfe de Guinée », *Bulletin de la sécurité africaine*, n° 30/février, 10 p.

PERSONNEL D'ADF, 2015, « Coopération d'une côte à l'autre : les pays du golfe de Guinée se réunissent

au Ghana pour nouer des partenariats contre la criminalité maritime », *Forum Défense Afrique*, vol. 8, n° 3, 3e trimestre, p. 14-19.
TEDONGMO Nadège Ludvine, 2021, « Lutte contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée : enjeux et rivalités », *Les Cahiers de l'ACAREF*, p. 120-132.
UKEJE Charles et ELA Wullson Mvomo, 2013, *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du Golfe de Guinée*, Abuja, Friedrich-Ebert-Stiftung, FES Paix et sécurité en Afrique, n° 11, 50 p.
WADE Omar, 2022, « L'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée est une préoccupation partagée à l'échelle internationale », *Marine et Océans*, n° 276, 3e trimestre, p. 28-29.
WALKER Timothy, 2025, « L'Afrique de l'Ouest doit s'approprier la lutte contre la piraterie », *Institue For Security Studies*, publié le 29 septembre 2025, consulté le 15/08/2026.

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